IPW WORKING PAPER
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bremen

Sebastian Möller, Timo Gentes,
Moritz Gohlke, Jan Jathe, Franziska Jung,
Katherina Kenanidou, Luca Orlando (Hrsg.)

Schlüssel zur Welt - Die bremischen Häfen in der Globalen Politischen Ökonomie

#1

Universität Bremen

ipw
Institut für Politikwissenschaft

Inhaltsverzeichnis

Vorwort der Senatorin für Wissenschaft und Häfen 1

Vorwort der Studiendekanin des Fachbereichs Sozialwissenschaften 2

Vorwort der Geschäftsführerin des Instituts für Politikwissenschaft 3

1. Einleitung: Das Hafenseminar als lokale Spurensuche 4
   Sebastian Möller, Timo Gentes, Moritz Gohlke, Jan Jathe, Franziska Jung, Katherina Kenanidou & Luca Orlando

Teil 1: Hafengeschichte

2. Bremische Hafengeschichte(n) & Hafennarrative 9
   Sebastian Möller
3. Die Geschichte des Norddeutschen Lloyd 14
   Katherina Kenanidou
4. Die bremische Container-Story 18
   Moritz Gohlke & Jan Jathe
5. Häfen als außerschulische Lernorte 22
   Jule Rump, Maike Bockwoldt & Jonas Brinkmann

Teil 2: Welthandel & Schifffahrt

6. Aktuelle Trends in der Politischen Ökonomie des Welthandels 27
   Sebastian Botzem
7. Auswirkungen der „Neuen Seidenstraße“ auf die bremischen Häfen 31
   Jan Jathe
8. Handel vs. Klima? Die Treibhausgasemissionen der internationalen Schifffahrt 37
   Timo Gentes

Teil 3: Maritime Arbeitsbeziehungen

9. Arbeitsbedingungen auf hoher See 43
   Paul Ditter
10. Hafenarbeit & Containerisierung 46
    Paul Plogmann & Jonas Brinkmann
11. Digitalisierung der Hafenarbeit 50
    Christine Hedde von Westernhagen & Seher Sarigül
12. Der Bremer Vulkan – ein besonderer Arbeitgeber? 54
    Marc Dremel

Teil 4: Hafen- & Stadtentwicklung

13. Stadtentwicklung in Bremen-Nord in Folge der Werftenkrise 58
Moritz Lucas & Luca Orlando

14. Stadtentwicklungsprojekte – die Bremer Überseestadt und die Hamburger HafenCity im Vergleich 62
Isabel Lüders

15. Zukunft des Kellog's-Areals & der Überseeinsel 67
Thorben Sander

16. Von der AG Weser zur Waterfront – Die Revitalisierung eines Werftgeländes 70
Noemi Reckels

Teil 5: Kolonialismus & postkoloniale Perspektiven

17. Die Rolle Bremer Kaufleute bei der kolonialen Expansion 73
Patrick Brix

18. Aufarbeitung der Bremer Kolonialgeschichte 76
Franziska Jung

19. Darstellung des globalen Südens in lokalen, historischen Publikationen 80
Jasper Küster & Vinzent Tschirpke

Autor*innenverzeichnis 84

Vorwort der Senatorin für Wissenschaft und Häfen

Sehr geehrte Lesende,

als Senatorin für Wissenschaft und Häfen freue ich mich sehr, dass Sie hier in gedruckter Form einen Beleg der engen Verbundenheit der für Bremen gleichermaßen höchst bedeutenden Themenfelder, der Häfen und der Schifffahrt sowie der universitären Bildung und Forschung, in den Händen halten. In dem Seminar "Schlüssel zur Welt - Die bremischen Häfen in der Globalen Politischen Ökonomie" wurde die über Jahrhunderte andauernde und vom steten Wandel geprägte Entwicklung der Häfen aus studentischer Perspektive untersucht und aufbereitet. Dadurch liegt ein frischer Blick auf einen thematischen Schwerpunktbereich des Senats vor. Die Bandbreite der bearbeiteten Themen und die gewonnenen Einsichten und Erkenntnisse in den Beiträgen ist beeindruckend, besonders, wenn man bedenkt, unter welch ungewöhnlichen Umständen die Publikation entstanden ist.

Ähnlich wie bei den Lehrenden und bei den Studierenden, hat die Entwicklung der Coronapandemie im Jahr 2020 genauso auch in den Häfen und in der dazugehörigen Logistikbranche dazu beigetragen, dass Pläne angepasst und neue Formate zum Austausch und zur Arbeit gefunden werden mussten. In beiden Fällen ist dies mit hoher Flexibilität und mit viel Engagement erfolgreich gelungen. Die Umstellung auf die Online-Lehre und das Online-Studium, aber auch die Anpassung von Arbeitsprozessen, von Schicht-Strukturen und die Einhaltung strenger Vorgaben im Hinblick auf persönliche Begegnungen und Hygiene in der Hafen- und Logistikwirtschaft, ging insgesamt sehr schnell vonstatten. Dieses Seminar stach dabei so positiv hervor, dass es sogar mit dem Berninghausen-Preis für hervorragende Lehre an der Universität Bremen ausgezeichnet worden ist. Dazu möchte ich allen Beteiligten meinen herzlichen Glückwunsch, aber auch meinen Dank für die geleistete Arbeit aussprechen.

Die bremischen Häfen boten und bieten Arbeit für Tausende von Menschen. Sie bilden bis heute das Herz der bremischen Wirtschaft und sie wirken mit ihren Dienstleistungen, ihrer Vernetzung und ihrer Rolle für die deutsche und die europäische Wirtschaft weit über das Land Bremen hinaus. Ihre vielfältige und facettenreiche Entwicklung spiegelt den gesellschaftlichen, den ökonomischen und politischen Wandel in vielfältiger Weise wider, weshalb sie ein hervorragend geeigneter Forschungsgegenstand für Studierende aller Fachrichtungen sind. Der Beweis dafür liegt vor Ihnen.

Eine inspirierende und erkenntnisreiche Lektüre wünscht Ihnen,

Dr. Claudia Schilling
Senatorin für Wissenschaft und Häfen der Freien Hansestadt Bremen

Vorwort der Studiendekanin des Fachbereichs Sozialwissenschaften

Ahoi, sehr geehrte Lesende,

es ist mir Freude und Ehre, diesem ersten Heft der Working-Paper Reihe des Instituts für Politikwissenschaft (IPW) als Studiendekanin des Fachbereichs Sozialwissenschaften einige Worte voranzustellen. Als im März 2020 auch die Universität Bremen in den Notbetrieb und die Lehre vollständig digitalisiert wurde, traf dies nicht zuletzt ein für das Sommersemester vorgesehenes, hochambitioniertes Forschungsseminar, das sich der systematischen Untersuchung der zahlreichen sozialwissenschaftlichen Dimensionen des Bremer Hafenwesens widmen sollte. Die Idee war glänzend, die Planung akribisch, der Aufwand bereits zu diesem Zeitpunkt gigantisch: Exkursionen waren ausgetüftelt, Interviewpartner*innen akquiriert, kompetenzorientierte Prüfungsmodi elaboriert. In einer enormen Kraftaktion hat Sebastian Möller, Doktorand und Dozent am IPW, sein tolles Konzept vollständig umgestellt und – gemeinsam mit beeindruckend motivierten und engagierten Studierenden – ein Online-Seminar durchgeführt, das zu einem kreativen Paradebeispiel für forschendes Lernen im virtuellen Raum wurde. Hochverdientermaßen wird das Hafenseminar in diesem Jahr mit dem Berninghausen-Preis für hervorragende Lehre an der Universität Bremen ausgezeichnet.

Forschendes Studieren ist ein wesentlicher Baustein des Leitbilds für Studium und Lehre unserer Universität und ein Qualitätsmerkmal der Lehre an unserem Fachbereich. Jeder Forschungsprozess gipfelt idealer Weise in der Veröffentlichung der Forschungsergebnisse, um sie dem akademischen und öffentlichen Diskurs anheimzugeben – da unterscheiden sich die einzelnen Qualifikationsniveaus überhaupt nicht voneinander, wenn denn die Studien den notwendigen Gütekriterien entsprechen. Dem beispielhaften Einsatz von Sebastian Möller und den Mitherausgeber*innen Timo Gentes, Moritz Gohlke, Jan Jathe, Franziska Jung, Katherina Kenanidou und Luca Orlando ist es zu verdanken, dass die spannenden studentischen Ergebnisse des Hafenseminars nun als Working Paper vorliegen und derart sichtbar und diskutierbar sind und – das wünsche ich dem Projekt von Herzen! – weiterentwickelt werden können. Ihr habt mit Eurer Arbeit sowohl in der Lehre als auch in der Forschung Großartiges geleistet!

Eine anregende und erkenntnisreiche Lektüre wünscht

Sabine Ritter
Studiendekanin des FB 08 an der Universität Bremen

Vorwort der Geschäftsführerin des Instituts für Politikwissenschaft (IPW)

Liebe Leser*innen,

ich freue mich sehr, Ihnen die erste Ausgabe der neuen Working-Paper-Reihe des Instituts für Politikwissenschaft präsentieren zu dürfen. Sie gibt Studierenden und Lehrenden am IPW die Möglichkeit, ihre seminarbezogenen Beiträge in Form einer wissenschaftlichen Publikation herauszugeben. Für Studierende stellt die Paper-Reihe eine wichtige Erfahrung des forschenden Lernens dar. Sie können somit alle Phasen des Forschungszyklus, von der Konzipierung bis zur Publikation der Ergebnisse, miterleben. Es geht dabei nicht zwangsläufig um die Originalität der Forschungsergebnisse, sondern viel mehr um die Erfahrung, vorliegende Aussagen kritisch zu hinterfragen und anhand wissenschaftlicher Methoden zu erforschen. Mit dieser Publikationsmöglichkeit wollen wir auch die Sichtbarkeit herausragender studentischer Arbeiten erhöhen und die Funktion von Prüfungsleistungen als Lernbeiträge für andere stärken. Für Lehrende bedeutet die Paper-Reihe eine Erweiterung der didaktischen Instrumente eine höhere Sichtbarkeit für besondere Leistungen in der Lehre und eine weitere Möglichkeit des fachdidaktischen Austausches, der bisher oft zu kurz kommt.

Kaum ein anderes Thema wäre für die erste Ausgabe der IPW Working Paper geeigneter als die bremischen Häfen: Die Beiträge aus dem Seminar „Schlüssel zur Welt – die bremischen Häfen in der globalen politischen Ökonomie“ sind interdisziplinär, vereinen bremischen und globalen Perspektiven und befassen sich mit aktuell sehr relevanten Themen wie Welthandel, Nachhaltigkeit und (Neo-) Kolonialismus. Diese werden konkret anhand des bremischen Fallbeispiels aus diversen Perspektiven erforscht, welche den unterschiedlichen Interessen der Studierenden entsprechen, und gemeinsam ein höchst informatives Mosaik zur aktuellen und historischen Rolle der bremischen Häfen hervorbringen.

Ich möchte mich bei allen herzlich bedanken, die die Verwirklichung der IPW-Paper-Reihe ermöglicht haben. Ein besonderer Dank geht dabei an Sebastian Möller, auf dessen Initiative diese Reihe ins Leben gerufen wurde und der zusammen mit seinen studentischen Mitherausgeber*innen die erste Ausgabe beisteuert. Ich möchte mich auch bei unserer Graphik-Designerin Andreea Hopinca für die wunderschöne Vorlage herzlich bedanken. Ich bin schon jetzt gespannt auf die nächsten Ausgaben dieser Working Paper Reihe und möchte alle Studierenden und Lehrenden der Bremer Politikwissenschaften ermuntern, eigene Beiträge vorzuschlagen! Zunächst wünsche ich Ihnen aber eine spannende Erkundungstour durch die bremischen Häfen mithilfe des vorliegenden 1. IPW Working Paper!

Dr. Caterina Bonora
Geschäftsführerin des IPW an der Universität Bremen

1. Einleitung: Das Hafenseminar als lokale Spurensuche

Sebastian Möller, Timo Gentes, Moritz Gohlke, Jan Jathe, Franziska Jung, Katherina Kenanidou & Luca Orlando

Häfen sind faszinierende Orte, an denen wir viel über die Funktionsweise und Entwicklung der Weltwirtschaft lernen können. Sie sind zentrale Knotenpunkte des Welthandels, wichtige Motoren regionaler Entwicklung, Schauplätze disruptiver technologischer Innovationen, ökonomische und militärische Machtressourcen, Infrastrukturen der Migration, komplexe und dynamische Organisationsgefüge, Sehnsuchtsorte für Generationen von Schifffahrtsbegeisterten und Bezugspunkte maritimer Kultur und Diskurse. Häfen verbinden dabei auf einzigartige Weise lokale und internationale Dynamiken und eignen sich damit auch hervorragend als Ausgangspunkte für das Studium historischer, politischer und sozioökonomischer Entwicklungen. Im Sommersemester 2020 haben wir uns an der Universität Bremen mit dem digitalen Forschungsseminar „Schlüssel zur Welt – Die bremischen Häfen in der globalen politischen Ökonomie“ genau dieses didaktische Potential der Häfen zu Nutze gemacht. Ziel des Hafenseminars war es gemeinsam auf die Suche nach lokalen Spuren globaler Entwicklungen zu gehen und die Funktionsweise und Entwicklung der bremischen Häfen sowie ihre Interaktion mit Stadtgesellschaft, Regionalwirtschaft und Landespolitik besser zu verstehen. In diesem Working Paper fassen wir einige unserer Ergebnisse zusammen. Dabei stehen die bremischen Häfen einerseits selbst und andererseits als Repräsentanten lokaler, regionaler und globaler Entwicklungen im Zentrum des Erkenntnisinteresses. Die Beiträge sind daher, ähnlich wie das Hafenseminar selbst, interdisziplinär ausgerichtet und verbinden politik- und geschichtswissenschaftliche mit politökonomischen, wirtschafts- und stadtgeographischen sowie soziologischen Perspektiven. Das Studium und die Erforschung von Häfen wollten wir nicht alleine den Wirtschaftswissenschaften überlassen.

Die Seminaridee: Den Studienort ins Studium einbeziehen

Die sozioökonomische und politische Entwicklung Bremens und Bremerhavens ist untrennbar mit den Häfen verbunden. An kaum einer anderen Stelle sind globale wirtschaftliche Entwicklungen vor Ort so spür- und sichtbar wie in den Häfen und den angrenzenden Stadtteilen. In unserem Seminar wollten wir daher genau diese lokalen Spuren globaler Entwicklungen nachgehen und die Häfen und ihre Interaktionen mit Stadtgesellschaft und Politik aus einer sozialwissenschaftlichen Perspektive ergründen.

Das Seminar war getragen von einer empirischen Neugier und einer forschenden Haltung, bei der Studierende sich selbst Wissen aneignen und dieses anderen präsentieren. Auch wenn es bereits einige Publikationen zu den bremischen Häfen gibt, können viele Fragen nicht einfach durch die Lektüre von Sekundärliteratur beantwortet werden. Sie erfordern oft die eigene Recherche, Erhebung und Auswertung von Daten. Zu diesem Zweck haben wir uns schrittweise einen Überblick über verschiedene Datenquellen verschafft und z. T. eigene Interviews geführt. Dabei sind wir auch immer wieder an Grenzen gestoßen, da es oft erstaunlich schwer war, empirische Daten zu finden oder zu erheben. Es ist dabei typisch für den Forschungsprozess,

dass er mehr Fragen generiert als beantwortet. Der gemeinsame Forschungsprozess beinhaltet auch die Darstellung der Ergebnisse auf unserem Hafenblog und in dieser Seminarpublikation. Dabei lernen Autor*innen und Herausgeber*innen einerseits gemeinsam den wissenschaftlichen Publikationsprozess kennen und üben andererseits das Schreiben für ein breiteres Publikum. Schließlich war unser Seminar kein reiner Selbstzweck, sondern hat sich auch zum Ziel gesetzt, Interesse an Entwicklungen in den Häfen zu wecken und mit Hafenakteuren ins Gespräch zu kommen.
Im Hafenseminar haben wir an Phänomenen gelernt, sind also von konkreten empirischen Gegenständen ausgegangen und nicht von theoretischen Annahmen oder Modellen. Dieser Gegenstandsbezug ermöglicht es besser den Studienort in das eigene Studium einzubeziehen und wird dem Ziel gerecht, die konkrete Funktionsweise von Häfen zu verstehen. Damit haben wir aber auch exemplarisch gelernt, dass wir z. B. aus den Veränderungen der maritimen Arbeitsbeziehungen oder aus der Entwicklung des Containers als technologische Revolution auch Schlüsse auf andere Bereiche ziehen können. Schließlich haben wir versucht, nicht nur intersondern auch transdisziplinär zu lernen, also in engem Austausch mit den Akteuren im Hafen zu forschen. Dieses Anliegen wurde allerdings unter den Bedingungen der Corona-Pandemie deutlich erschwert. Es ist uns dennoch gelungen, einige externe Kooperationspartner*innen in das Seminar einzubinden, z. B. das Hafenmuseum im Speicher XI, die senatorische Hafenbehörde und das Kulturzentrum Walle. Allen Beteiligten möchten wir recht herzlich danken!

Lokale Spurensuche im Corona-Semester

Das Sommersemester 2020 war kein normales Semester. Wegen der Corona-Pandemie musste auch das Hafenseminar als digitales Seminar stattfinden. Diese Umstellung hat unser Seminar besonders hart getroffen, basierte das ursprüngliche Konzept dieses Forschungsseminars doch gerade auf dem Plan gemeinsam ins Feld zu gehen. Bis auf eine abschließende Hafenradtour konnten die geplanten Exkursionen und Außentermine aber leider nicht stattfinden. Stattdessen haben wir im Wesentlichen im asynchronen Modus gearbeitet und uns dabei in kleineren Gruppen oder individuell mit verschiedenen Themen beschäftigt. Ein eher aus der Not geborenes Instrument hat sich dann zu einer wesentlichen Stütze unseres Seminars entwickelt: Der Hafenblog (https://blogs.uni-bremen.de/hafenblog/). Dort haben wir in 140 Beiträgen, 8 Podcasts und 380 Kommentaren verschiedene Seminarthemen vorgestellt und diskutiert und damit zugleich auch unsere Arbeit für eine Öffentlichkeit außerhalb des Seminars und der Universität zugänglich gemacht. Auf diese Weise sind Prüfungsleistungen nicht einfach beim Dozenten in der Schublade verschwunden, sondern haben eine Funktion als Lernbeiträge für andere erfüllt. Die besondere Wertschätzung für diese Lernbeiträge hat sich auch positiv auf ihre Qualität ausgewirkt. Im Laufe des Semesters haben wir auf diese Weise viel voneinander über die Häfen gelernt. Ein digitales Seminar kann zwar den unmittelbaren Austausch untereinander in Präsenz nicht ersetzen. Gemeinsam haben wir aber einen Modus gefunden, um auch unter den erschwerten Bedingungen gut zusammenzuarbeiten. Wenn die Rückkehr zu Präsenzseminaren wieder möglich ist, bietet es sich an, das Hafenseminar erneut und diesmal mit den ursprünglich geplanten Exkursionen durchzuführen. Zukünftige Hafenseminare könnten sich dabei noch stärker mit einer Politikfeldanalyse der Hafenpolitik, Nachhaltigkeitsaspekten oder mit internationaler Meerespolitik beschäftigen.

Hafenpolitik & Zukunftsperspektiven der bremischen Häfen

Das Hafenseminar wurde am Institut für Politikwissenschaft der Universität Bremen angeboten und die vorliegende Seminarpublikation bildet den Auftakt einer politikwissenschaftlichen Working Paper Reihe. Das mag zunächst überraschen, da sich die Politikwissenschaft bisher eher wenig für dieses Thema interessiert hat. Hafenpolitik ist ein weitestgehend unerforschtes Politikfeld, vielleicht auch, weil es nur in wenigen Ländern bzw. politischen Systemen eine signifikante Rolle spielt und oft unter andere Politikfelder, wie z. B. Verkehrs- oder Wirtschaftspolitik, subsumiert wird. Auch wenn die Beiträge in dieser Publikation sich vor allem an ihrem jeweiligen Gegenstand und weniger an einzelnen Disziplinen orientieren, lohnt sich die Frage nach dem spezifischen Beitrag einer politikwissenschaftlichen Perspektive auf den Hafen. Im Seminar haben wir uns in diesem Zusammenhang z. B. mit Fragen der hafenpolitischen Kooperation der norddeutschen Bundesländer, der Rolle von Interessensverbänden, der Hafengovernance, also der Koordination verschiedener öffentlicher und privater Akteure im Hafen, und den hafenpolitischen Positionen der politischen Parteien in Bremen auseinandergesetzt. Uns ist dabei aufgefallen, dass Hafenpolitik im Land Bremen ein stark institutionalisiertes und konsensorientiertes Politikfeld ist. Die Rekonstruktion hafenpolitischer Kontroversen in der Landespolitik wäre noch eine lohnende Aufgabe für Abschluss- und Forschungsarbeiten. Insgesamt gibt es in der politikwissenschaftlichen Beschäftigung mit Häfen jedoch einige Forschungslücken, an denen zukünftige Hafenseminare arbeiten könnten.

Wie steht es nun aber um die Zukunft der bremischen Häfen? Die pandemiebedingten Einbrüche der Umschlagszahlen haben die Diskussion um die Zukunft Bremerhavens und Bremens als Hafenstandorte erneut befeuert. Allerdings war die Zukunft der Häfen auch schon vor diesem Jahr angesichts des sich verschärfenden Hafenwettbewerbs u.a. zwischen der sog. Nordrange und dem Mittelmeer, das stetige Wachstum der Schiffsgrößen, der Krise des multilateralen Welthandelsregimes und der Klimabilanz der internationalen Handelsschifffahrt eher ungewiss. Aus unserer Sicht erfordern all diese Entwicklungen eine stärkere öffentliche Debatte über den Hafenstandort und die wirtschaftliche Zukunft Bremens und Bremerhavens. Ein Blick in die jüngere Wirtschaftsgeschichte Bremens zeigt schließlich auch, dass eine zu einseitige Ausrichtung auf Handel und Schiffbau auch die eigene Krisenanfälligkeit erhöht. Angesichts der bevorstehenden Aufgabe, die Weltwirtschaft und den Welthandel klima- und sozialverträglicher zu gestalten, ergibt sich auch für die bremischen Häfen ein enormer Veränderungsdruck.

Struktur und Inhalt des Working Papers

In der vorliegenden Seminarpublikation geben wir einen Überblick zu verschiedenen Themen und Lernergebnissen des Hafenseminars. Die Publikation ist dabei in fünf verschiedene Teile gegliedert, in denen jeweils ein zentraler Aspekt des Seminars anhand verschiedener Beiträge thematisiert wird. Im ersten Teil des Working Papers steht besonders die **Geschichte der bremischen Häfen** im Vordergrund. Sebastian Möller schildert zunächst wichtige historische Entwicklungen in der bremischen Hafengeschichte und hinterfragt dabei hegemoniale Hafennarrative. Im darauffolgenden Kapitel gibt Katherina Kenanidou einen Überblick über die Geschichte des Norddeutschen Lloyd. Dessen Anfänge sind in Bremen zu verorten und somit ein Teil des Ursprungs der Hapag-Lloyd AG als weltweit führende Linienreederei. Fortgesetzt wird die Auseinandersetzung mit der bremischen Hafengeschichte durch den Beitrag „Die bremische Container-Story“. Darin gehen Moritz Gohlke und Jan Jathe der Frage nach, wie der

Aufstieg des Containers die bremischen Häfen veränderte. Zum Abschluss des ersten Teils werden einige didaktische Fragen bezüglich der bremischen Hafengeschichte aufgeworfen. Jule Rump, Maike Bockwoldt und Jonas Brinkmann untersuchen im Beitrag „Häfen als außerschulische Lernorte“, inwieweit sich die bremischen Häfen als außerschulische Lernorte eignen und welche Möglichkeiten diese als authentische Erfahrungsräume bieten.
Der zweite Teil der Publikation spannt den Bogen von der historischen Entwicklung der (bremischen) Häfen zu aktuellen Themen der **Schifffahrt und des Welthandels** . Im Beitrag „Aktuelle Trends in der Politischen Ökonomie des Welthandels“ untersucht Sebastian Botzem die Verwobenheit des Welthandels mit der lokalen Hafenwirtschaft. Diese ermöglicht zwar globale Lieferketten, muss sich zugleich aber auch wandeln, um sozialen und ökologischen Erfordernissen zukünftigen Wirtschaftens gerecht zu werden. Jan Jathe zeigt im anschließenden Kapitel auf, wie sich der europäische Hafenwettbewerb durch Chinas Engagement im Rahmen der „Neuen Seidenstraße“ wandelt. Besonders im Fokus stehen dabei die Auswirkungen auf die bremischen Häfen infolge der infrastrukturellen Veränderungen durch die „Belt and Road Initiative“. Zum Abschluss des zweiten Teils gibt Timo Gentes einen Überblick über den Ausstoß von Treibhausgasen in der Schifffahrt. Dabei werden sowohl das Ausmaß der Treibhausgasemissionen im Kontext des Klimawandels sowie zukünftige Lösungsansätze beleuchtet.
Im Zentrum des dritten Teils stehen die **maritimen Arbeitsbeziehungen**. Paul Ditter widmet sich in seinem Beitrag zunächst der Maritime Labour Convention und den Arbeitsbedingungen auf hoher See. Das darauffolgende Kapitel von Paul Plogmann & Jonas Brinkmann behandelt die verschiedenen Berufsfelder in der Hafenbranche und erläutert zudem den Einfluss der Containerisierung auf den Wandel der verschiedenen Tätigkeiten. Anschließend gehen Christine Hedde von Westernhagen und Seher Sarigül der Frage nach, wie der digitale Wandel die Hafenarbeit verändert und was dies insbesondere für die Arbeitnehmer*innen bedeutet. Des Weiteren beschäftigt sich Marc Dremel mit dem Balanceakt zwischen Heimatstätte der „Vulkanesen“ und kapitalistischer Verwertungslogik und behandelt dabei die Frage, inwiefern der Bremer Vulkan ein besonderer Arbeitgeber war.
In dem vierten Teil des Working Papers rücken wir die Beziehung von **Hafen- & Stadtentwicklung** in den Fokus der Publikation. Schließlich sind Häfen auch Treiber städtebaulicher Prozesse. Die Umnutzung der Flächen ehemaliger Werften thematisieren Moritz Lucas und Luca Orlando am Beispiel von Bremen-Nord unter der Betrachtung einiger städtebaulicher Schlüsselprojekte. Im nächsten Kapitel beschäftigt sich Isabel Lüders mit der Gestaltung von Quartieren und Stadtteilen. Dabei werden Stadtentwicklungsprojekte von Hafenstädten und ihre unterschiedlichen Entwicklungsansätze thematisiert und durch den Vergleich der Hamburger HafenCity und der Bremer Überseestadt veranschaulicht. Thorben Sander stellt in seinem Beitrag eines der größten städtebaulichen Projekte Europas vor: Die Überseeinsel rund um das ehemalige Kellogg‘s-Areal zwischen Weser und Europahafen in Bremen. Im letzten Beitrag dieses Teils widmet sich Noemi Reckels der Nachnutzung des ehemaligen AG Weser Geländes in Gröpelingen durch den Space Park und das Einkaufszentrum Waterfront.

Im fünften und letzten Teil des Working Papers beschäftigen wir uns mit dem Thema **Kolonialismus und postkolonialen Perspektiven** auf Häfen. Patrick Brix behandelt in seinem Beitrag die Verstrickungen der Bremer Kaufleute in den kolonialen Handel und führt auf, wie diese maßgeblich zur Gründung deutscher Kolonien beigetragen haben. Anschließend beschreibt Franziska Jung die Aufarbeitung der Bremer Kolonialvergangenheit, stellt wichtige Akteure in diesem Bereich vor und bewertet den aktuellen Stand des Aufarbeitungsprozesses. Zu guter Letzt befassen sich Jasper Küster und Vinzent Tschirpke mit der Darstellung des globalen Südens in lokalen historischen Publikationen und veranschaulichen dies exemplarisch am Brinkman-Mosaik in der Bremer Bahnhofshalle.

Die hier versammelten Kapitel bilden die inhaltliche Breite des Seminars und des Themenfeldes Hafens gut ab, ohne dabei Anspruch auf Vollständigkeit zu erheben. Sie sollen einen ersten Überblick geben und empirische Neugier wecken. Auf dem Hafenblog finden sich viele weitere spannende Beiträge, die zu einer weiteren, digitalen Erkundungstour durch die Landschaft der Häfen einladen, auch außerhalb von Bremen. Wir möchten mit dieser Publikation einerseits zur didaktischen Nachahmung des Seminarprinzips, bei dem der Studienort in das Studium einbezogen wird, werben. Dieses Prinzip kann schließlich auch jenseits von Häfen erfolgreich Anwendung finden. Andererseits möchten wir zum inter- und transdisziplinären Nachdenken über vermeintlich selbstverständliche Infrastrukturen des globalen Kapitalismus und ihre Wechselwirkungen mit anderen gesellschaftlichen Institutionen und Dynamiken einladen. Hier liegt aus unserer Sicht ein wichtiger Schlüssel zum besseren Verständnis der Welt und zu ihrer (Um-) Gestaltung. In diesem Sinne verstehen wir die Häfen in unseren Beiträgen gemäß des Seminartitels als Schlüssel zur Welt.

Teil 1: Hafengeschichte

2. Bremische Hafengeschichte(n) & Hafennarrative

Sebastian Möller

Die Geschichte Bremens kann als Geschichte seiner Häfen erzählt werden, schließlich „hat sich Bremen immer als Ort des Handels und der Schifffahrt verstanden“ (Elmshäuser 2007: 8). Schon die frühe Siedlungsgeschichte wird daher oft als Hafengeschichte interpretiert (Heidbrink 2005: 129). In der über 1200-jährigen Geschichte Bremens bestimmten immer wieder internationale Handelskonjunkturen die sozioökonomische Entwicklung der Stadt und ihr inneres Machtgefüge. Das durch den Seehandel angesammelte Kaufmannskapital wurde zu einer zentralen Triebkraft für die kontinuierliche Transformation von Stadt und Region sowie zu einer wichtigen Quelle ihres Selbstbewusstseins. Zudem beförderte der mit dem Handel einhergehende interkulturellen Austausch eine gewisse Liberalität und Weltoffenheit, die noch heute eine nicht unwichtige Rolle im Selbstbild der Stadtgesellschaft einnehmen, gerade auch in Abgrenzung zum Umland. Häfen und maritime Kultur haben sich dabei auch als zentrale Element in öffentliche Diskurse und kollektive Identitäten eingeschrieben. Sie sind also nicht nur materiell, sondern auch ideell und kulturell von großer Bedeutung für Bremen und Bremerhaven. Damit sind die bremischen Häfen nicht nur der sprichwörtliche Schlüssel zur Welt, sondern auch ein wichtiger Schlüssel zum Verständnis der sozioökonomischen, politischen und kulturellen Entwicklung im Zwei-Städte-Staat.

Kontinuierliche Verlagerung als zentrales Muster der Hafengeschichte

Die geographische Lage Bremens ist für seine Häfen Fluch und Segen zugleich. Einerseits bietet sich Bremen mit seiner Lage an der Unterweser als Drehpunkt für Binnen- und Fernhandel an. So weisen archäologische Funde auf Schiffsverkehr schon um 800 n. Chr. hin und belegen die frühe Orientierung Bremens auf die Seewege. Auch Bremens Rolle als Ausgangspunkt für die christliche Mission in Nordeuropa ging wohl schon einher mit dem Aufbau von Handelswegen, die den Missionarsrouten folgten. Andererseits ist die nicht direkte Lage an der Wesermündung ein großer Nachteil, gerade weil die Weser durch ihre zunehmende Versandung und die Entwicklung der Schiffsgrößen immer wieder an ihre Grenzen als wettbewerbsfähiger Verkehrsweg stieß. Die Rolle Bremens als wichtiger Hafenstandort war also im Laufe der Geschichte immer wieder bedroht und konnte nur durch „umfangreiche strombauliche Maßnahmen im gesamten Bereich der Außen- und Unterweser“ gewährleistet werden (Heidbrink 2005: 129).

Im Umgang mit diesen naturräumlichen Herausforderungen hat Ingo Heidbrink (2005) einen für die bremische Hafenpolitik typischen Mechanismus der kontinuierlichen Hafenverlagerung identifiziert. Die Grundstruktur der bremischen Häfen bis zur Mitte des 19. Jh. ist demnach

zweigeteilt und besteht aus einem innerstädtischen Hafen für den eigentlichen Warenumschlag (zunächst am Ufer der Balge in der Altstadt, ab Mitte des 13. Jh. an der Schlachte und ab 1888 in den Handelshäfen) und einem vorgelagerten Hafen für die Schiffe, die nicht mehr in den innerstädtischen Hafen einfahren können (zunächst an der Schlachte, ab 1622 in Vegesack und ab 1830 in Bremerhaven). Die Häfen in Bremen und Bremerhaven stießen dabei immer wieder an ihre Kapazitätsgrenzen, insb. im Wettlauf mit dem beständigen Wachstum der Schiffe (Heidbrink 2005; Roder 2014). Daher ist die Suche und Erschließung neuer Hafenareale ein kontinuierliches Element der bremischen Hafengeschichte. Dass „bremische Häfen" nicht unbedingt auf bremischem Territorium liegen müssen (Heidbrink 2005: 153), zeigt der JadeWeserPort, an dem Bremen beteiligt ist. Hier setzt sich das Muster der Hafenverlagerung fort, auch wenn der Erfolg keineswegs sicher ist (Heidbrink 2005: 150; Wolschner 2014). Insgesamt erforderten Hafenbau und -verlagerung immer wieder erhebliche finanzielle Anstrengungen und eine hohe Konzentration von Ressourcen auf diesen Bereich, der auf Kosten anderer denkbarer Entwicklungspfade und anderer öffentlicher Aufgaben ging. Schließlich ist die bremische Hafengeschichte auch eine Geschichte der erfolgreichen Durchsetzung von Handels- und Kaufmannsinteressen gegenüber anderen Bedürfnissen, denn vom Hafen und der Ausrichtung der Stadt auf den Handel profitieren entgegen dem hegemonialen Hafendiskurs nicht alle Bremer*innen gleichermaßen.

Komplizierte Beziehung: Bremen und die Hanse

Auch wenn Bremen heute den Namen Hansestadt nicht ohne Stolz trägt und die Wirtschaftselite der Stadt ihr „hanseatisches" Selbstverständnis gerne betont (Elmshäuser 2007: 88), war das Verhältnis Bremens zur Hanse, der es erst 1358 beitrat, alles andere als spannungsfrei (Elmshäuser 2007: 38; Hein 2013). Die Skepsis der Bremer Kaufleute gegenüber der Hanse hatte viele Gründe: Bremen hatte kaum eigene Interessen im Ostseeraum (sondern zu der Zeit v. a. im Handel mit Norwegen und Holland) und verdiente teilweise selbst ganz gut an der Piraterie, gegen die die Hanse vorging. Vor allem aber wollten die Bremer wohl eine eigenständige Handelspolitik betreiben und sich nicht den oft von der Hanse verhängten geschäftsschädigen Boykotten anschließen. Daher betrieb Bremen auch nach dem Beitritt oft eine gegen die Hanse gerichtete Politik und wurde mehrfach „verhanst", also aus dem Städtebund ausgeschlossen (Hein 2013).

Bremer Selbstständigkeit & Unterweserpolitik

Wichtiger noch als das Attribut der Hansestadt war für Bremen von je her der Status als Freie Stadt. Für Konrad Elmshäuser (2007: 8) ist die Idee der bremischen Selbstständigkeit ein zentrales Motiv der Stadtgeschichte. Begriffe wie „Handelsrepublik Bremen" (Elmshäuser 2007: 80) oder „Hafenstaat" (Heidbrink 2005: 153) verdeutlich den Zusammenhang dieser Idee mit den Häfen. Von der Unabhängigkeit versprachen sich die Bremer Kaufleute gute Geschäfte mit verschiedenen (auch verfeindeten) Parteien. Die Unabhängigkeit musste aber auch immer wieder mit allen Mitteln der politischen Kunst verteidigt werden, zu denen auch Urkundenfälschungen zur Sicherung von Privilegien gehörten (Elmshäuser 2007: 39). Der Status Bremens als Stadtstaat brachte auch schon früh Nachteile für den Handel, insb. in der Kombination mit seiner geographischen Lage: Durch den fehlenden hoheitlichen Zugriff auf die seewärtige Zufahrt zu seinen Häfen musste Bremen eine aktive Unterweserpolitik betreiben und sich mit

oldenburgischen und preußischen Konkurrenten befassen (Elmshäuser 2007: 34-35, 53; Heidbrink 2005: 137). Dauerbrenner waren etwa die Auseinandersetzungen um den Elsflether Weserzoll, die Konkurrenz durch das verkehrsgünstiger gelegene Brake und später der Wettbewerb mit dem preußischen bzw. hannoverischen Wesermünde.

Profiteur der Auswanderung & industrieller Spätzünder

Einen Bedeutungszuwachs erfuhren die bremischen Häfen mit der zunehmenden Auswanderung im 19. Jh. nach Nordamerika (Hofmeister 1995). Bremer Agenten im In- und Ausland sorgten dafür, dass ein Großteil dieses lukrativen Geschäftes an die Weser kam. Vor allem mit der Gründung des Norddeutschen Lloyd 1857 wurde Bremerhaven zum wichtigsten Auswandererhafen Mitteleuropas (siehe hierzu auch Kenanidou in diesem Heft). Auch jenseits der Passagierschifffahrt etablierten sich enge wirtschaftliche Beziehungen zu den noch jungen Vereinigten Staaten von Amerika, die schon 1794 erstmals einen Konsul nach Bremen schickten. Einen Meilenstein in der Hafen- und Stadtgeschichte bildete der Anschluss Bremens an das Eisenbahnnetz im Jahr 1847. Mit dem Bau des Weserbahnhofs war ab 1860 erstmals die Verbindung von Schiff und Schiene möglich (Heidbrink 2005: 136). Diese Verbindung sollte dann im 20. Jh. den neuen Handelshäfen zum Erfolg verhelfen und als „Bremer System“ bekannt werden (direkte Bahnanbindung der Kajen). In dieser Hinsicht war die späte Erschließung eines völlig neuen Hafenareals (Handelshäfen) nach der Etablierung des Eisenbahnverkehrs tatsächlich ein Standortvorteil gegenüber anderen Häfen.

In puncto Industrialisierung war Bremen allerdings trotz der dynamischen Hafenentwicklung eher ein Spätzünder (Elmshäuser 2007: 84; Roder 2002). Das lag u. a. daran, dass Bremen erst 1888 Teil des deutschen Zollvereins wurde und daher viele Investitionen in produzierendes Gewerbe außerhalb der Stadtgrenzen getätigt wurden, z. B. in Delmenhorst (Nordwolle), Hemelingen und Blumenthal (die erst 1939 Teil Bremens wurden). Außerdem gab es bei den bremischen Überseekaufleuten traditionell eine gewisse Skepsis gegenüber dem Handwerk und der entstehenden Industrie. Diese Haltung beruhte teilweise auf einem gewissen Standesdünkel aber auch auf der Scheu Kapital in illiquide Investitionen und die aufkommenden Aktiengesellschaften zu stecken (Saur 1995). Für die späte bremische Industrialisierung spielte dann aber doch wiederum die Hafenwirtschaft eine zentrale Rolle: Der Norddeutsche Lloyd wurde zu einem Großinvestor, der die Ansiedlung der sog. „Wiegand-Industrien“ forcierte (Elmshäuser 2007: 84; Kiupel 1995). Der Holz- und Industriehafen und ab 1910 die Industriehäfen in Gröpelingen boten zudem verkehrsgünstige Bedingungen für neue Fabrikansiedlungen. Die Lebensmittelindustrie (u. a. Kaffee, Tabak, Getreide, Reis, Hochseefischerei), Schiffbau (u. a. AG Weser, Bremer Vulkan, Rickmers Werft) und Stahlerzeugung (Norddeutsche Hütte) wurden zu den wichtigsten Standbeinen der Bremer Industrie. Die Zeitgenoss*innen müssen die Veränderung durch die Industrialisierung als massive Umwälzung wahrgenommen haben, schließlich haben sich in relativ kurzer Zeit Arbeits-, Wohn- und Lebensformen stark gewandelt und neue soziale Verwerfungen aufgetan (Eckler-von Gleich 2019: 40-59). Die Stadt hat sich durch die ständige Erweiterung der Hafen- und Industrieflächen und die zunehmende Arbeitsmigration nachhaltig verändert. Die Konflikte zwischen Arbeit und Kapital nahmen in diesem Zusammenhang auch in Bremen zu, wo eine starke Arbeiter-Bewegung vor allem in der Hafenwirtschaft im Schiffsbau entstand.

Weltkrieg und Nachkriegsboom

Die Autarkiepolitik der Nationalsozialisten und die massiven Zerstörungen im 2. Weltkrieg bedeuteten dann einen tiefen Einschnitt in Bremens Entwicklung als Welthandelsstandort. Am 27. April 1945 wurde Bremen von den Alliierten befreit. Über 80% der Hafenanlagen in Bremen waren zerstört und viele Wracks blockierten die Fahrrinne der Unterweser (Roder 2014: 23). Noch kurz vor Kriegsende hatten die Deutschen wichtige Infrastruktur in den Häfen und die Weserbrücken selbst zerstört, um sie nicht dem „Feind" zu überlassen. Die Stadt lag in Trümmern. Zugleich sorgte aber die Tatsache, dass Bremerhaven und Bremen zu den zentralen Häfen für die US-Armee und die amerikanischen Hilfsgüter wurden, für einen raschen Wiederaufbau der Verkehrsinfrastruktur und einen massiven Modernisierungsschub für die Häfen. Auch der Erhalt der Bremer Unabhängigkeit, zunächst als US-Enklave innerhalb der britischen Besatzungszone und schließlich als eigenes Bundesland, entsprang der Funktion als US-Militärhafen. Sie wurde von der bremischen Landespolitik immer wieder mit der Begründung einer besonderen nationalen Aufgabe Bremens in Handel und Schifffahrt eingefordert (Elmshäuser 2007: 102-108; Heidbrink 2005: 143-144; Sommer 2000: 179-185). Die Fusion Wesermündes mit den stadtbremischen Gebieten in Bremerhaven im Februar 1947 legte zudem den Grundstein für den in Deutschland einmaligen Zwei-Städte-Staat. Vorschläge der Amerikaner zu einer territorialen Verbindung beider Städte durch die Eingliederung des Unterweserbereichs fielen aber nicht auf große Zustimmung beim Bremer Senat, u. a. weil man eine zu starke Veränderung der politischen Verhältnisse durch die Landbevölkerung befürchtete (Sommer 2000: 184).

Der Wiederaufbau der Stadt ging allerdings nicht so schnell voran wie die Wiederherstellung der staatlichen Institutionen. Wilhelm Kaisens Credo „erst der Hafen, dann die Stadt" unterstrich die Bedeutung, die den Häfen beigemessen wurde, auch auf Kosten teilweise katastrophaler Wohn- und Lebensbedingungen in der Stadt. In den 1950er und 1960er Jahren nahm die Hafenentwicklung dann noch einmal richtig Fahrt auf, u. a. mit dem Bau des Neustädter Hafens und dem Ausbau der Häfen in Bremerhaven. Mit dem Siegeszug des Containers (siehe hierzu auch Gohlke und Jathe in diesem Heft) und dem zunehmenden Autohandel änderten sich dann die Hafenstrukturen in den folgenden Jahrzehnten wieder erheblich. Zugleich begann sich der globale Strukturwandel in Bremen bemerkbar zu machen (Bescheidt/Kube 2018: 100-127; Barfuß 2016; Elmshäuser 2007: 114-120).

Geschichtsschreibung und Hafennarrative

In der Geschichtsschreibung zu den bremischen Häfen (wie in der Regionalgeschichte überhaupt) werden zwar die unmittelbaren Entwicklungsstufen der Häfen sehr detailliert rekonstruiert, aber oft andere wichtige Fragen eher ausgeblendet. So bleiben die Erfahrungen von Frauen, Arbeitsmigrant*innen und einfachen Beschäftigen der Hafenwirtschaft oft unisichtbar, während Kaufmänner, Reeder, Bürgermeister und Senatoren im Mittelpunkt stehen. Sie sind es auch, nach denen viele Bremer Straßen benannt sind. Es gibt aber nicht nur eine Hafengeschichte, sondern viele verschiedene Perspektiven auf die Häfen und damit auch viele Hafengeschichten. Auch koloniale Ausbeutungsverhältnisse, soziale Kosten der Ressourcen-Konzentration auf die Häfen, ungleiche Machtstrukturen und hafenpolitische Konflikte treten oft hinter eine lokalpatriotische Überhöhung der eigenen Bedeutung und eine relativ unkritische Übernahme der Herrschaftsperspektive zurück (siehe z. B. bei Heidbrink 2005). Das ist

zugleich aber auch ein gutes Lehrstück über die Funktionsweise und Wirkmächtigkeit dominanter Hafennarrative und -diskurse. Diese eingehender zu untersuchen (z. B. anhand einer Inhaltsanalyse politischer Geleit- und Vorworte von Hafenpublikationen, politischer Reden und medialer Berichterstattung) wäre eine lohnende und interessante Aufgabe. Eine weitere (nahezu immanente) Begrenzung der Regionalgeschichtsschreibung ist ihr fast exklusiver Fokus auf lokale Entwicklungen. Eine politökonomische Perspektive kann hier helfen internationale und transnationale Dynamiken und Verbindungen stärker in den Blick zu nehmen und so unser Verständnis zu erweitern. Gleichwohl ist eine gehaltvolle Politische Ökonomie des Hafens immer auch auf die Analyse historischer Entwicklungsdynamiken angewiesen.

Literatur

Barfuß, Karl Marten (2016): Strukturkrise, Arbeitslosigkeit und Staatsfinanzen in Bremen von Mitte der 1970er Jahre bis zur Jahrtausendwende. In: Bremisches Jahrbuch hrsg. in Verbindung mit der Historischen Gesellschaft Bremen vom Staatsarchiv Bremen, 95, 230-254.

Bescheidt, Anja/Kube, Alfred (2018): Eine Stadt im Umbruch. Bremerhaven in den 1970er Jahren. Bremerhaven: Historisches Museum Bremerhaven.

Eckler-von Gleich, Cecilie (2019): Vom Freihafen zur Überseestadt. Bremen: Edition Temmen.

Elmshäuser, Konrad (2007): Geschichte Bremens. München: C.H. Beck.

Heidbrink, Ingo (2005): Bremen und die Häfen. In: Elmshäuser, Konrad (Hrsg.), Der Stadtstaat Bremen als Paradigma, Bremen: Hauschild, 129-154.

Hein, Til (2013): Die Freigeister von der Weser. In: Brandeins Neuland, 6, 82-91.

Hofmeister, Adolf (1995): Massenauswanderung nach Übersee via Bremen. In: Roder, Hartmut (Hrsg.), Bremen – Handelsstadt am Fluß, Bremen: Hauschild, 167-173.

Kiupel, Uwe (1995): Heinrich Wiegand und die Industrie. In: Roder, Hartmut (Hrsg.), Bremen – Handelsstadt am Fluß Bremen: Hauschild, 122-130.

Roder, Hartmut (2014): Schiffsgrößen sind ihr Schicksal. Bremer Häfen in der Geschichte (789-1945). In: Roder, Hartmut/Schwerdtfeger, Hartmut (Hrsg.), Die Zukunft der Bremischen Häfen, Bremen: Übersee-Museum Bremen, 14-23.

Saur, Achim (1995): Bremer Kaufleute und die Industrie. In: Roder, Hartmut (Hrsg.), Bremen – Handelsstadt am Fluß, Bremen: Hauschild, 96-105.

Sommer, Karl-Ludwig (2000): Wilhelm Kaisen. Eine politische Biographie. Bonn: Dietz.

Wolschner, Klaus (2014): Der JadeWeserPort. Momentaufnahme aus dem zweiten Jahrzehnt eines Jahrhunderts. In: Roder, Hartmut/Schwerdtfeger, Hartmut (Hrsg.), Die Zukunft der Bremischen Häfen, Bremen: Übersee-Museum Bremen, 52-61.

3. Die Geschichte des Norddeutschen Lloyd

Katherina Kenanidou

Die Hapag-Lloyd ist bekannt als weltweit führende Linienreederei, die insbesondere im Bereich des Güterverkehrs tätig ist. Das Unternehmen verfügt mittlerweile über 239 moderne Containerschiffe und rund 13.000 MitarbeiterInnen in 392 Büros in 129 Ländern. Das Transportvolumen des Unternehmens umfasst jährlich 12,0 Millionen TEU[1] (Hapag-Lloyd 2019). Hapag-Lloyd war jedoch nicht immer ein weltweit führender Anbieter, bis zur Fusion der Reedereien Norddeutscher Lloyd und der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (Hapag) im Jahr 1970 war es ein langer Weg – ebenso wie die Gründung des Norddeutschen Lloyd selbst.

Ein erster Versuch eine bremische Reederei zu gründen ist auf den Bremer Kaufmann Carl Keugten zurückzuführen (Engelsing 1957: 80). Seine Idee einer Gemeinschaftsreederei, das heißt, eine Aktiengesellschaft nach englischem Vorbild zu gründen, scheiterte jedoch, da am Ende des 18. Jahrhunderts die Bereederung vom Schiffer auf den Kaufmann überging und damit der Kaufmann seine Güter selbstständig verschiffte (Engelsing 1960: 40). Die heute übliche Form, dass Reedereien von beispielsweise Aktiengesellschaften mit vielen Anteilseignern geführt werden, war früher verpönt und diente lediglich als letztes Mittel für Reedereien. Erst durch den Generationenwechsel in den 1840er und 50er Jahren gelang es mit Hilfe des im Jahre 1802 geborenen Kaufmanns Duckwitz die *Ocean Stream Navigation Company* im Jahr 1847 zu gründen (Engelsing 1957: 88). Sie kann als Vorläufer des Norddeutschen Lloyd angesehen werden, „da von der Ocean Steam Navigation Company gelernt [wurde], wie man, um bessere Resultate zu gewinnen, verfahren muß und auch, wie man nicht verfahren müsse“ (Böttcher 1997: 23). Als im Jahr 1853 das Dampfschiff das vorherrschende Verkehrsmittel wurde, nahmen Antwerpen (Compagnie Transatlantique Belge) und Hamburg (Hapag) diesbezüglich eine

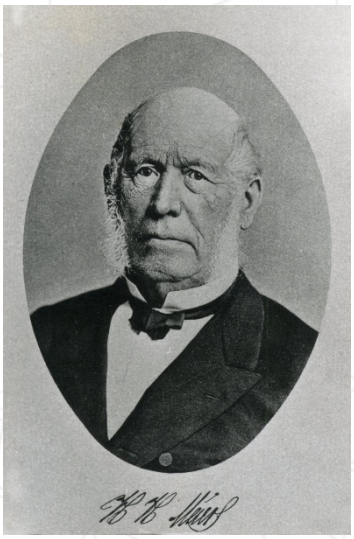

Abbildung 3.1: H. H. Meier (links) und E. Crüsemann (rechts) im Jahr 1957. Nutzung mit freundlicher Genehmigung des Staatsarchivs Bremen.

1 TEU ist die Abkürzung für *Twenty-foot Equivalent Unit* (20-Fuß-Container) und wird in der Containerschifffahrt verwendet. TEU wird in Deutschland auch als Standardcontainer bezeichnet.

Vorreiterstellung im Vergleich zu Bremen ein (Engelsing 1957: 94-95). Aus diesem gegebenen Umstand gründeten im Jahr 1857 Hermann Henrich Meier mit dem Berliner Eduard Crüsemann (siehe Abbildung 3.1) den Norddeutschen Lloyd in Bremen. Ihnen gelang es die Bremer Wirtschaft zu überzeugen und sich einer transatlantischen Dampfschifffahrtslinie anzuschließen.

Am 12. Juni 1858 fuhr der erste Lloyd-Dampfer die Unterweser hinab mit dem dazugehörigem Lloyd-Wappen: Ein vom Eichenkranz umschlossener Anker, den ein Schlüssel kreuzt (Hapag-Lloyd 2019: 6). Während dieser Zeit begann die Übersee-Dampfschifffahrt als Linien- und Personenschifffahrt – ein lukratives Geschäft angesichts der deutschen Auswanderung nach Nordamerika (Engelsing 1960: 44). Dabei wurden sowohl Räumlichkeiten für die luxuriöse Oberschicht angeboten wie beispielsweise ein Ballsaal als auch eine zweite und dritte Klasse für weniger wohlhabende Passagiere (Köllig 2019). Durch dieses lukrative Geschäft feierte der Norddeutsche Lloyd sein 25-jähriges Jubiläum am 20. Februar 1882 (Focke et al. 2010: 186-187). Die zuerst nach Nordamerika bestehenden Verbindungen wurden ab dem Jahr 1885 durch einen Regierungszuschlag für neue Reichspostdampflinien nach Ostasien und Australien erweitert. Ab dem Jahr 1925 engagierte sich der Norddeutsche Lloyd zudem auch in der Zivilluftfahrt (Hapag-Lloyd 2019: 20).

Der Beginn des Norddeutschen Lloyd war jedoch von Anfang an durch den Konkurrenzdruck mit der im Jahr 1847 gegründeten Hapag aus Hamburg geprägt. Im Jahr 1859 geriet das Unternehmen in eine wirtschaftliche Schieflage, als drei der vier Lloyd-Dampfer im Jahr 1859 ausfielen, sodass hohe finanzielle Verluste und auch ein schlechtes Image das Unternehmen begleiteten. Der Erfolg für das bremische Unternehmen begann erst als die Postverwaltung der Vereinigten Staaten von Amerika Hapag und Lloyd die gesamte Postbeförderung zwischen New York und Southampton übertrug (Hapag-Lloyd 2019: 6). Schon im Jahr 1863 konnte der Norddeutsche Lloyd sein erstes krisenfreies Geschäftsjahr verzeichnen. Zusätzlich nahm auch der Konkurrenzdruck mit der Hapag nahm ab, da sich beide zum Beispiel auf wechselnde Abfahrtstage einigten (Hapag-Lloyd 2019: 7).

Der Norddeutsche Lloyd überstand seit seiner Gründung wechselnde politische Umstände, die sich unterschiedlich stark auf dessen Wirtschaftlichkeit auswirkten. So war zu Beginn seiner Zeit, mit dem Gewinn des deutsch-französischen Krieges im Jahr 1871 und der Krönung des ersten deutschen Kaisers, der Norddeutsche Lloyd im Besitz von 16 Transatlantikdampfern und beförderte in diesem Jahr über 40.000 Menschen (Hapag-Lloyd 2019: 8). Im Jahr 1897 wurde dem Lloyd das Blaue Band, eine Trophäe für die schnellste, zivile Atlantiküberquerung und ein Zeichen für neue, moderne und schnelle Schiffstypen, verliehen (Hadel 2011). Ende des 19. Jahrhunderts musste der Lloyd eine schwere Fehlentscheidung seines Direktors Lohmann verkraften, der überwiegend an einem veralteten Einschrauben-Typ festhielt und damit die technische Überlegenheit gegenüber der Hapag aufs Spiel setzte (Hapag-Lloyd 2019: 12). Der Norddeutsche Lloyd konnte die Fehlentscheidung allerdings überwinden und befuhr zu Beginn des 20. Jahrhunderts nicht nur Liniennetze auf der gesamten Welt, sondern beförderte auch die meisten Passagiere weltweit.

Diese Vormachtstellung verlor das Unternehmen jedoch nach Ende des Ersten Weltkrieges durch die Unterzeichnung des Versailler Vertrages im Jahr 1919. Alle deutschen Schiffe mit einer Kapazität von über 1.600 BRT[2] mussten den Siegermächten übergeben werden, wodurch der Norddeutsche Lloyd all seine Schiffe verlor. Drei Jahre später konnte die Reederei durch das Columbus-Abkommen, ein Tauschgeschäft mit der britischen Reederei White Star Line, sechs Dampfer zurückgewinnen. Damit konnte der Liniendienst nach Südamerika und Ostasien wieder aufgenommen werden. Im Gegenzug tauschte der Norddeutsche Lloyd den als „Columbus" gebauten Luxusliner mit der White Star Line (Hapag-Lloyd 2019: 19). Erst mit der zweiten „Columbus" im Jahr 1924 entsendete der Norddeutsche Lloyd erneut einen Luxusliner nach New York und zwei Jahre später bestellte er die Turbinen-Schnelldampfer „Bremen" und „Europa". Mit 46.000 BRT und 29 Knoten Höchstgeschwindigkeit erfüllten sich letztendlich die Hoffnungen des Norddeutschen Lloyd erneut die Führungsposition im Nordatlantikgeschäft zu übernehmen. Die „Bremen" wird zum Wiederaufstiegssymbol und zum „Inbegriff und Höhepunkt der kurzen ‚goldenen' Zwanziger" (Hapag-Lloyd 2019: 20).

Zur Zeit des Zweiten Weltkrieges musste der sich teilweise im Staatsbesitz befindende Norddeutsche Lloyd erneut schwere Verluste bei der Passagierfahrt einstecken, da zum Beispiel Schiffe unter Hakenkreuzflagge von internationalem Publikum gemieden wurden. Aber auch vor dem Jahr 1933 zwingt die Weltwirtschaftskrise den Norddeutschen Lloyd zu einer Kooperation mit der Hapag, um wirtschaftliche Vorteile durch eine Zusammenarbeit zu erreichen. Bis der Norddeutsche Lloyd durch die Olympischen Spiele in Berlin im Jahr 1936 in einen kurzen Genuss eines wirtschaftlichen Aufschwungs kam, wurde die Reederei aus Prestigegründen durch Anordnung von Adolf Hitler finanziell unterstützt (Hapag-Lloyd 2019: 21-23).

Bevor im Jahre 1950 die strengen Restriktionen für die deutsche Schifffahrt gelockert wurden, engagierte sich der Norddeutsche Lloyd in der Gastronomie, der Schleppschifffahrt und in Seebäderdiensten. Zehn Jahre nach Kriegsende konnte der Norddeutsche Lloyd mit 27 eigenen Frachtschiffen den Dienst in nahezu der gesamten Welt wiederaufnehmen. Diesen Erfolg konnte keine andere Reederei nach dem Zweiten Weltkrieg aufzeigen (siehe Focke 2008; Hapag-Lloyd 2019: 26).

Am 1. September 1970 kam es schließlich zur Fusion der Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft und des Norddeutschen Lloyd. Dies kann als Reaktion auf den globalen Containerverkehr Ende der 1960er Jahre verstanden werden. Um insbesondere mit der ausländischen Konkurrenz, beispielsweise aus Japan oder Taiwan, mithalten und Investitionen der erforderlichen Größenordnung tragen zu können, war eine Fusion unausweichlich – auch wenn sie öffentlich noch als abwegig bezeichnet wurde (Preuß 2007: 79; Hapag-Lloyd 2019: 30). Die Fusion kennzeichnete den Beginn der größten deutschen Reederei, der Hapag-Lloyd AG, mit Sitz in Hamburg und Bremen. Damit veränderte sich auch die Ausrichtung des Unternehmens. Anstelle von „First-Class-Kunden und Massen von Auswanderern werden seither Kreuzfahrt-Passagiere und Container über die Weltmeere befördert" (Westdeutscher Rundfunk 2017).

2 Die Bruttoregistertonne (BRT) ist ein seit dem Jahr 1969 in Deutschland veraltetes Raummaß für die Größe von Handelsschiffen.

Literatur

Böttcher, Rolf (1997): Ankunft des Raddampfers „Washington“ in Bremerhaven 1747. Bremerhaven: Verlag für neue Wissenschaft.

Engelsing, Rolf (1957): Die Vorgeschichte der Gründung des Norddeutschen Lloyd. In: Zeitschrift für Firmengeschichte und Unternehmerbiographie, 2 (1), 77-103.

Engelsing, Rolf (1960): Zur Geschichte der deutschen Handelsschifffahrt. In: Zeitschrift für Firmengeschichte und Unternehmerbiographie, 5 (1), 39-48.

Focke, Harald (2008): Gute Schiffe, schlechte Zahlen? Zur Rentabilität der Transatlantikliner des Norddeutschen Lloyd nach dem Zweiten Weltkrieg. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv, 31. 125-184. Text abrufbar unter: https://www.ssoar.info/ssoar/handle/document/65933 (Zugriff am 01.05.2020).

Focke, Harald/Ostersehlte, Christian/Peters, Dirk J. (2010): Bibliographie zum Norddeutschen Lloyd seit 2000. In: Deutsches Schiffahrtsarchiv, 33. 385-407. Text abrufbar unter: https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-49616-2 (Zugriff am 05.05.2020).

Hapag-Lloyd (2019): Schifffahrt made in Hamburg. Die Geschichte der Hapag-Lloyd. Text abrufbar unter: https://www.hapag-lloyd.com/en/about-us.html#anchor_24ae92 (Zugriff am 01.05.2020).

Köllig, Volker (2019): Die erste „Bremen“: Schiffbruch statt Legendenbildung. In: buten und binnen am 18.12.2017. Text abrufbar unter: https://www.butenunbinnen.de/nachrichten/gesellschaft/dampfsegler-bremen-100.html (Zugriff am 01.05.2020).

Preuß, Olaf (2007): Eine Kiste erobert die Welt. Der Siegeszug einer einfachen Erfindung. Hamburg: Murmann Verlag.

Westdeutscher Rundfunk (2017): 20. Februar 1857 - Gründung des Norddeutschen Lloyd. In: WDR am 20.02.2017. Text abrufbar unter: https://www1.wdr.de/stichtag/stichtag-norddeutscher-lloyd-gruendung-100.html (Zugriff am 01.05.2020).

4. Die bremische Container-Story

Moritz Gohlke & Jan Jathe

In den bremischen Häfen wurde über Jahrhunderte vorwiegend konventionelles Stückgut umgeschlagen. Waren wurden einzeln, in Säcken oder zusammengefasst auf Paletten transportiert. Dies änderte sich mit der Einführung und Verbreitung des Containers ab den 1960er Jahren. Heute dominiert der Container sowohl das globale als auch das bremische Frachtgeschehen. Jährlich werden insgesamt rund 5 Millionen TEU (Twenty-foot Equivalent Unit; Zwanzig-Fuß-Standardcontainer) in Bremen und Bremerhaven umgeschlagen (Hafenspiegel 2019: 20). Die bremischen Häfen bilden damit den siebtgrößten Containerhafen in Europa und liegen weltweit auf Platz 34 (Lloyd's List 2020). Die rasante Ausbreitung des Containers revolutionierte folglich den Warenverkehr und brachte diverse strukturelle Veränderungen mit sich, die in diesem Beitrag näher betrachtet werden.

In der Nachkriegszeit boomte der Handel in den bremischen Häfen. So mussten im Jahr 1959 270 Prozent des Stückgutumschlages von 1939 bewältigt werden, bei annähernd gleichen Kapazitäten (Andersen et al. 1988: 69; Schwerdtfeger et al. 1991: 26). Die Kapazitätsgrenze der bremischen Häfen war erreicht. Ankommende Schiffe mussten Wartezeiten von zwei bis drei Tagen auf sich nehmen, bis sie entladen wurden. Die Schuppen waren überfüllt und neue Arbeiter waren ebenfalls nur schwer zu finden (Weser Kurier 1966a: 12; Andersen et al. 1988: 69-70; Schwerdtfeger et al. 1991: 26). Zur gleichen Zeit kündigte Rotterdam an seine Häfen massiv auszubauen (Andersen et al. 1988: 70). Damit war die Wettbewerbsfähigkeit der bremischen Häfen gefährdet und neue Lösungen mussten gefunden werden.

Der Bremer Senat entschied daraufhin einen weiteren Stückguthafen, den Neustädter Hafen, zu bauen, um die Umschlagskapazitäten auszuweiten. Reeder und Transportunternehmen versuchten gleichzeitig eigene Lösungen zu finden, um ihrerseits den Warenumschlag zu beschleunigen. So führte der Norddeutsche Lloyd ab Juli 1966 einen „riesigen kistenartigen Behälter […] aus Stahl" ein, in dem er Waren transportierte (Weser Kurier 1966a: 12). Die Deutsche Dampfschiffgesellschaft „Hansa" setzte ab 1965 auf Schwimmcontainer (Weser Kurier 1965: 14). Eine weitere Alternative stellte der Großbehälter des amerikanischen Spediteurs Malcom McLean dar. Als am 6. Mai 1966 die „Fairland" von McLeans Sea-Land Reederei in Bremen die ersten seiner Container in Deutschland entlud, war die Revolution, die mit dem neuen Container einhergehen sollte, jedoch noch nicht erkennbar. So antwortete der damalige Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr, Dr. Georg Borttscheller (später auch „Container-Schorse" genannt) auf die Frage ob der Container den Bremer Hafenumschlag revolutionieren würde, folgendermaßen: „Keines Wegs, hierbei handelt es sich nur um einen organischen Übergang von einer konventionellen auf eine neuartige Form der Befrachtung." (Weser Kurier 1966b: 9). Zwar wurde der Neustädter Hafen im Oktober 1966 als zweiter europäischer Hafen mit einer Containerbrücke ausgestattet, jedoch war zum damaligen Zeitpunkt noch nicht absehbar, wie grundlegend der Container den weltweiten Warentransport verändern würde (Weser Kurier 1966c: 12; Andersen et al. 1988: 70-71). Selbst die US-Behörden, die seit einigen Jahren Erfahrung mit dem Container als Transportmittel gesammelt hatten, erwarteten, dass

der Anteil des Containers am Gesamtumschlag bei unter fünf Prozent bleiben würde (vgl. Schwerdtfeger et al. 1991: 25).

Die Geschichte des heutigen Containers begann im Jahre 1937 im Hafen von Hoboken in New Jersey (Preuß 2007: 67). Malcom McLean, der sein Geld überwiegend mit dem Transport von Tabak verdiente, bemängelte die kosten- und zeitintensive Umladung der Waren vom Schiff zum Lkw oder Zug (Randelhoff 2012). Aus diesem Ärger heraus kam er auf die Idee: „Warum stellt man nicht den gesamten Auflieger des LKW an Deck, um ihn am Ziel wieder komplett runterzuholen und hinter eine andere Zugmaschine zu spannen?“ (Preuß 2007: 67). So war er derjenige der erkannte, dass sich eine hohe Zeit- und Kostenersparnis im Haus-zu-Haus-Transport durch Container beim kombinierten Straßen- und Schiffsverkehr erzielen lässt (Nuhn 2010: 151).

McLean beschloss zusammen mit dem Ingenieur Keith Tantlinger an der Entwicklung des modernen intermodalen Containers zu arbeiten. Die Herausforderung bestand darin, eine Konstruktion eines Schiffscontainers zu entwickeln, welcher effizient auf Schiffe umgeladen werden konnte und Sicherheit für lange Seereisen bot. Das Ergebnis war eine acht Fuß hohe, acht Fuß breite und zehn Fuß lange Kiste, die aus 2,5 mm dickem gewellten Stahlblech bestand. Die Besonderheit an dieser Konstruktion war es, dass, anstatt traditionell die Güter von Hafenarbeitern von Bord tragen zu lassen, diese Stahlboxen zeit- und kostensparend per Kran direkt vom Schiff auf bereitstehende Laster geladen werden konnten (Randelhoff 2012). Die Konstruktion führte auch den Twistlock-Mechanismus an allen vier Ecken ein, der es erlaubte, diese Kisten leicht zu heben und zu sichern. Der Seecontainer war geboren und sollte sich schon bald zum unersetzlichen Baustein des Seeverkehrs und zugleich zum Katalysator des Welthandels entwickeln. Durch den kurzen Hafenaufenthalt konnte darüber hinaus eine Kostenersparnis von 90 Prozent erzielt werden (Randelhoff 2012).

Den ersten Containerdienst eröffnete McLean am 26. April 1965 mit der Beförderung von Trailern an Bord des umgebauten Marinetankers, der Ideal X, von Newark nach Houston (Nuhn 2010). Dieses Ereignis fand jedoch in der Öffentlichkeit wenig Beachtung. Niemand konnte erahnen, dass diese an Board geladenen Boxen die Schifffahrt derartig prägen und den Startschuss einer neuen Ära im weltweiten Transportwettbewerb markieren sollten (Preuß 2007: 67). In den Anfängen wurden in den Containern hauptsächlich Ersatzteile, Kleidung und Munition für die Truppen des US-Militärs transportiert. Diese freuten sich über eine neue, effizientere Organisation des Nachschubs und McLean wurde mit Hilfe seines Containers einer der wichtigsten Transporteure für die USA im Vietnamkrieg (Preuß 2007: 75).

Dadurch, dass er gleich von Beginn an mit dem nach Fahrplan verkehrenden Küstenschiffen gute Gewinne erzielen konnte, entschied sich McLean seinen Service auszubauen. Er kaufte in den 1960er Jahren die Pan-Atlantic Steamship Company, welche er in Sea-Land umbenannte (Nuhn 2010: 151). In den Folgejahren sollten weitere Konkurrenten McLeans Pionierleistung folgen (vgl. Nuhn 2010). Die Einführung des Containers und dessen weltweite Ausbreitung in den Bereichen der Logistik veränderte Transportketten weltweit und setzte sich schon in den zehn bis fünfzehn Jahren nach der ersten Containerschifffahrt im Jahre 1956 durch. Gefördert wurde diese globale Ausbreitung maßgeblich durch eine Einigung auf ein verbindliches Containermaß, welches im Jahre 1964 in der „International Standard Organisation“ (ISO) – erzielt wurde und 1967 in Kraft trat Der ISO-Container wurde eingeführt und ist bis heute die standardisierte Containergröße weltweit (Nuhn 2010: 152).

Der Containertransport beschränkte sich infolgedessen nicht mehr ausschließlich auf die US-Küsten. Auch die Schiffe der Reederei Sea-Land steuerten die ersten europäischen Häfen an (Preuß 2007: 78). Zu diesen gehörte auch der Hafen in Bremen, in dem die Fairland 1966 festmachte und somit das Containerzeitalter in Deutschland einläutete. Es folgten weitere europäische Staaten, welche vorher nicht an den wirtschaftlichen Sinn des neuen Transportmittels glaubten. Infolgedessen wurden auch in diesen Staaten neue Containerlinien gegründet (Preuß 2007: 78).

Unter diesem Gesichtspunkt fusionierten in Deutschland zwei der größten und traditionsreichsten Schifffahrtshäuser, der Norddeutsche Lloyd aus Bremen und die Hapag aus Hamburg gemeinsam zu Hapag-Lloyd (Preuß 2007: 79). Andere Reedereien, wie beispielsweise die DDG Hansa, überstanden den weitreichenden Wandel nicht (DDG Hansa 1980).

Die Containerschiffe wurden in der Folge immer größer, was dazu führte, dass sie Bremen nur noch sehr schwer erreichen konnten (Schwerdtfeger et al. 1991: 14, 30, 35). Der Bremer Senat musste abermals reagieren und es folgte eine völlige Neuausrichtung der bremischen Hafenpolitik. Erstmals erlangte Bremerhaven beim Ausbau der Häfen Vorrang gegenüber den Häfen in Bremen-Stadt. Zunächst wurden zwei neue Liegeplätze mit Containerbrücken in Nordhafen geschaffen (vgl. Schwerdtfeger et al. 1991: 37). Anschließend begannen Planung und Bau eines Containerhafens direkt an der Außenweser – der Beginn des heutigen Containerterminal Bremerhavens. Im April 1971 konnte schließlich der erste Liegeplatz in Betrieb genommen werden (Barth/Staats 2001: 16). Bremen verlagerte somit, ähnlich wie andere sogenannte „urban upstream ports“, seinen Hafen weiter in Richtung Meer (Baird 1996). Insgesamt investierte Bremen zwischen 1968 und 1973 rund 1,1 Milliarden DM in die bremischen Häfen (Andersen et al. 1988: 73).

Die Größe der Containerschiffe sowie das Umschlagsvolumen nahmen auch in den Folgejahren weiter drastisch zu (Tasto/Lemper 2014: 125-134; Hafenspiegel 2019: 22). Das Containerterminal Bremerhaven wurde daraufhin in mehreren Schritten weiter ausgebaut und die Außenweser vertieft. Die bremische Politik war erneut zu Ausgaben von mehreren hundert Millionen Euro gezwungen, um die Wettbewerbsfähigkeit der bremischen Häfen zu gewährleisten (Barth/Staats 2001: 31, bremenports [2018]). Die Stromkaje in Bremerhaven misst heute fast fünf Kilometer. Sie ist damit das längste zusammenhängende Containerterminal der Welt (bremenports [o. J.]). In Bremen wiederum wurden Hafenbecken und -anlagen nicht mehr benötigt, nachdem der Umschlag von konventionellem Stückgut durch die Containerisierung deutlich reduziert wurde. Dies führte dazu, dass 1998 der Überseehafen – der Ankunftsort des ersten Containers – verfüllt wurde, da er nicht mehr gebraucht wurde. Die Einführung des Containers führte dazu, dass sich die bremischen Häfen grundlegend veränderten. Der Warenumschlag hat deutlich zugenommen und auch die Geschwindigkeit des Umschlags ist enorm gestiegen.

In den bremischen Häfen erreichte der Containerumschlag im Jahr 2012 mit rund 6 Millionen TEU seinen Höchststand. Seitdem wurden jährlich ca. 5 Millionen TEU umgeschlagen. Der Containerumschlag findet dabei fast ausschließlich in Bremerhaven statt (Hafenspiegel 2019: 22). Durch den Container konnten zudem Frachtkosten und somit auch Warenpreise gesenkt werden, was nicht zuletzt mit Arbeitsplatzabbau einher ging. Die bremische Politik musste in der Vergangenheit regelmäßig investieren, um die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen aufrechtzuerhalten. Insgesamt war der Wandel der bremischen Häfen vielfältig und ist keineswegs

abgeschlossen. Welche Entwicklungen der Container noch für Bremen bereithält, gilt es abzuwarten.

Literatur

Andersen, Arne/Bartkowiak, Jürgen/Kiupel, Uwe/Pölking-Eiken, Herrmann J. (1988): Die Häfen in Bremen. Kurs Zukunft. Bremen: Steintor.

Baird, Alfred (1996): Containerization and the decline of the upstream urban port in Europe. Maritime Policy & Management, 23 (2), 145-156.

Barth, Christoph/Staats, Rüdiger (2001): Containerwelt. Bremerhaven – Drehscheibe des internationalen Seeverkehrs. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.

bremenports [o. J.]: Revolution im globalen Transport. Text abrufbar unter: https://bremenports.de/staerken/container/ (Zugriff am 22.05.2020).

bremenports [2018]: Seit 10 Jahren in der Champions League. Text abrufbar unter: https://bremenports.de/seit-10-jahren-in-der-champions-league/ (Zugriff am 24.05.2020).

DDG Hansa 1980: Geschäftsbericht 1980. Text abrufbar unter: www.ddg-hansa.de/content/ddg-hansa_firmendokumente/ddg-hansa_geschaeftsberichte/geschaeftsbericht_1980_show.htm (Zugriff am 24.05.2020).

Hafenspiegel (2019): Hafenspiegel. Bremische Häfen 2019. Senatorin für Wissenschaft und Häfen, bremenports (Hrsg.).

Nuhn, Helmut (2010): Containerisierung und Globalisierung – Restrukturierung der maritimen Logistikkette. In: Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie, 54 (1).

Lloyd's List 2020: One Hundred Ports 2020. Text online abrufbar unter: https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/one-hundred-container-ports-2020 (Zugriff am 19.10.2020).

Preuß, Olaf (2007): Eine Kiste erobert die Welt. Der Siegeszug einer einfachen Erfindung. Hamburg: Murmann Verlag.

Randelhoff, Martin (2012): Malcom McLean: Der Vater des Containertransports. In: Zukunft Mobilität. Text abrufbar unter: https://www.zukunft-mobilitaet.net/9121/vergangenheit-verkehrsgeschichte/malcolm-mclean-containerschiff-erfinder-container-teu/ (Zugriff am 15.05.2020).

Schwerdtfeger, Hartmut/von Zabern, Thomas/Pölking-Eiken, Herrmann-J. (1991): Bremen/Bremerhaven Container Story. Bremen: Steintor.

Tasto, Michael/Lemper, Burkhard (2014): Containergiganten ohne Limit. In: Roder, Hartmut/Schwerdtfeger, Hartmut (Hrsg.), Die Zukunft der Bremischen Häfen. Bremen: Rasch Verlag, 125-134.

Weser Kurier (1965): Mit Pontons kein Warten im Hafen. In: Weser Kurier am 30.11.1965.

Weser Kurier (1966a): NDL verfrachtet mit Containern. In: Weser Kurier am 12.07.1966.

Weser Kurier (1966b): Die „Fairland" eröffnet den Containerverkehr. In: Weser Kurier am 06.05.1966.

Weser Kurier (1966c): Container werden bald in Rekordzeit umgeschlagen. In: Weser Kurier am 07.06.1966.

5. Häfen als außerschulische Lernorte

Jule Rump, Maike Bockwoldt & Jonas Brinkmann

Was sind außerschulische Lernorte?

Der Regelfall des Schulunterrichts findet in Klassenräumen statt. Dort präsentieren Lehrkräfte mit Hilfe einer Vielzahl didaktischer Methoden unterschiedliche Themeninhalte. Was dabei jedoch oftmals auf der Strecke bleibt, ist die Authentizität der behandelten Unterrichtsgegenstände (Blaseio 2016: 267). Um ausgewählte Themen den Schüler*innen authentisch erfahrbar zu machen, suchen Lehrkräfte mit ihren Schulklassen außerschulische Lernorte auf. Aber was sind außerschulische Lernorte überhaupt und welche Orte eignen sich hierfür besonders?

Wir möchten im Rahmen dieses Beitrages reflektieren, ob sich die stadtbremischen Häfen als außerschulischen Lernort eignen. Hierfür besprechen wir kurz was einen außerschulischen Lernort ausmacht, welchen Anforderungen ein solcher genügen muss und welche Arten von außerschulischen Lernorten es gibt. Im Anschluss werden wir anhand zweier Beispiele erläutern, wie die stadtbremischen Häfen als außerschulischer Lernort genutzt werden könnten.

Als außerschulischer Lernort wird ein Ort bezeichnet, an dem Schüler*innen „eine unmittelbare Begegnung mit einem Lerngegenstand und/oder Sachverhalt ermöglicht [wird]“ (Lewalter/Neubauer 2019: 265). Sie sind einerseits in den Lernprozess integriert, ergänzen ihn andererseits aber auch und werden daher als „authentische Erfahrungsräume außerhalb des Schulgeländes“ (Hellberg-Rode 2004: 145) bezeichnet. Damit knüpft ihre Nutzung unmittelbar an die Ganzheitlichkeit Pestalozzis an, nach dem das Lernen eines Individuums durch „Kopf, Herz und Hand“ geschieht (Hellberg-Rode 2004: 145). Ein umfassendes Verständnis von Gelerntem könne erst dann entstehen, wenn die direkte Auseinandersetzung mit der Realität mit dem gelenkten Erlernen, z. B. im Klassenraum, kombiniert wird (Messmer et al. 2011: 12).

Damit sich ein außerschulischer Lernort in den Unterricht integrieren lässt, muss er einigen der folgenden Kriterien genügen:

- „Er muss Authentizität besitzen“,
- er muss „Überschaubarkeit und Prägnanz besitzen“ (‘Prägnanz’ im Sinne von ‘prägend’ oder ‘einprägsam’),
- „er muss Anmutungscharakter haben“ (z. B. „aufgrund des Auffällig Werdens von Merkmalen“),
- „er muss eine gewisse Strukturiertheit besitzen“ und
- er „muss Handlungsmöglichkeiten liefern, z. B. zum „Vergleichen mit eigenen Erfahrungen“ und „vorhandenem Wissen“ und dem „Finden erster Antworten aus dem ‘Arrangement’ von Phänomenen heraus, die am Lernort erkennbar sind“ (Hildebrandt 2007).

Ein ‘guter’ außerschulischer Lernort muss nicht zwangsläufig allen Kriterien genügen (Hildebrandt 2007). Vielmehr richtet sich die ‘Güte’ des Lernorts nach der Anzahl der erfüllten Kriterien sowie der Intensität, mit der gewisse Kriterien erfüllt werden (Hildebrandt 2007).

Unterscheidung außerschulische Lernorte

Gesine Hellberg-Rode unterscheidet zwei verschiedene Arten von außerschulischen Lernorten. Zum einen sind das pädagogisch und didaktisch nicht vorstrukturierte Lernorte (Hellberg-Rode 2004: 147). Solche Lernorte sind in der natürlichen Umwelt, beispielsweise in Wäldern, zu finden, können aber auch in technisch gebauten Orten, wie beispielsweise in bestimmten Bereichen des Hafens, liegen (Hellberg-Rode 2004: 147). Ihr entscheidendes Merkmal besteht darin, dass ihr primärer Zweck nicht im Besuch von Schüler*innen oder anderen Menschen liegt, die an ihm etwas erfahren wollen (Hellberg-Rode 2004: 147). Sie liefern somit das höchste Maß an Authentizität, sie müssen jedoch bewusst ausgewählt und bestenfalls durch Experten des Themas begleitet werden (Hellberg-Rode 2004: 147). Zum anderen gibt es pädagogisch bzw. didaktisch strukturierte Lernorte. Typischerweise sind dies Museen, die zum Zweck der Erkundung und des Lernens unter didaktischen Gesichtspunkten eingerichtet worden sind (Hellberg-Rode 2004: 147). Meist existieren für solche Lernorte vorstrukturierte Programme, so z. B. auch im Hafenmuseum. Wir werden hierzu jeweils ein Beispiel beleuchten. Dabei gehen wir zunächst auf das Hafenmuseum als didaktisch strukturierten Lernort ein. Anschließend überlegen wir uns wie die stadtbremischen Häfen mit Hilfe einer ‘Hafenrallye’ als didaktisch nicht vorstrukturierter Lernort dienen können.

Das Hafenmuseum als didaktisch strukturierter Lernort

In dem „Hafenmuseum Speicher XI“ in der Bremer Überseestadt werden verschiedene Führungen für Schulklassen angeboten. Einige von ihnen sind für die Sekundarstufe I und II konzipiert, es gibt aber auch Führungen für Grundschulklassen. Im Folgenden werden wir genauer auf die unterschiedlichen Angebote eingehen und diese nacheinander erläutern.

<u>Stadtplanung Überseestadt Live!</u>

In der Führung geht es um die Entstehung und Planung der Überseestadt. Sie ist gut geeignet für die Fächer Geographie, Wirtschaft und Politik. Es wird ein gemeinsamer Spaziergang durch die Überseestadt angeboten, bei dem viele verschiedene Ecken des Stadtteils kennenlernen werden können. Hierzu zählen zum einen die Luxuswohnungen im Schuppen 1, die neuentstandenen Wohnquartiere direkt an der Weser, aber auch die unterschiedlichen gewerblich genutzten Flächen. Die Führung endet im Museum, wo die Schüler*innen die Geschichte und den Wandel der Überseestadt genauer nachvollziehen können.

<u>Hafen Global</u>

In der Führung geht es um den Fabrikhafen im industriellen und globalen Zeitalter. Die Schüler*innen können hier viel über die wichtigen globalen Handelsgüter Bremens lernen und eigene Beobachtungen durchführen. Außerdem wird auf die Schwerpunkte Globalisierung, Industrialisierung und Logistik eingegangen.

Koloniale Spuren in der Überseestadt
In der Führung wird ein Spaziergang durch die Überseestadt gemacht. Sie eignet sich für die Fächer Geschichte, Welt- und Umweltkunde, Gesellschaft und Politik, Geographie und Wirtschaft. Es wird gezeigt, welche Auswirkungen der Kolonialismus in der Vergangenheit und Gegenwart hat. Des Weiteren wird Bremen als Kaufmannsstadt thematisiert sowie der Handel mit verschiedenen Gütern erläutert.

Vorklassen im Hafenmuseum
In dieser Führung geht es um Landeskunde und Weltwissen. Es soll die Kinder auf den Fachunterricht vorbereiten. In diesem Projekt können die Teilnehmer*innen vieles selbst ausprobieren und werden in die Führung mit einbezogen. Dies eignet sich gut für Vorklassen und Grundschüler*innen, da sie an die Fächer Biologie, Physik, Geographie und Wirtschaft herangeführt werden und somit erste Einblicke in die Schulfächer erhalten.

Wachsen Bananen im Supermarkt?
Diese Führung ist für die Klassenstufen 1 und 2 sehr gut geeignet, da die Informationen durch verschiedene Spiele und Aufgaben vermittelt werden. Hier können die Kinder lernen, woher die verschiedenen Waren kommen und wie sie in den Supermarkt gelangen. Diese Führung ist sehr kindgerecht und spielerisch gestaltet.

Hiev op und ahoi
Die Führung zeigt die Bremer Hafengeschichte zum Anfassen und ist für die Klassen 1 bis 4 geeignet. Hierbei können die Schüler*innen erleben, was die Aufgaben eines Hafenarbeiters waren und diese selbst ausprobieren. Die Webseite des Hafenmuseums bietet bei dieser Führung eine optionale Vorbereitung für den Besuch an, wo verschiedene Begriffe und kleine Rätsel als Unterrichtseinheit behandelt werden können.

Ist das Hafenmuseum ein 'guter' außerschulischer Lernort?
Das Hafenmuseum bietet Lehrkräften eine gute Möglichkeit Unterricht außerhalb des Klassenraums durchzuführen. Es besitzt einen hohen Grad an Authentizität. Die Schüler*innen erleben hier zwar keine reale Begegnung mit dem Hafen, allerdings bietet das Museum ihnen die Möglichkeit sich mit den stadtbremischen Häfen in Bezug auf verschiedene Gesichtspunkte auseinanderzusetzen. Die Echtheit in Bezug auf den Hafen wird hierbei gewahrt. Darüber hinaus ist das Hafenmuseum durch die verschiedenen Angebote sehr überschaubar gestaltet. Somit wird auch ein weiteres Kriterium für einen geeigneten außerschulischen Lernort erfüllt. Ebenfalls bietet das Hafenmuseum den Schüler*innen unterschiedliche Handlungsmöglichkeiten. So können sie eigene Erfahrungen mit dem dargebotenen Angebot vergleichen, vorhandenes Wissen ausbauen und erste Antworten zur politischen Ökonomie der Häfen sowie der bremischen Stadtentwicklung finden. Wichtig ist auch, dass den Kindern viele unterschiedliche Möglichkeiten geboten werden, um sich Wissen anzueignen. So können sie sich einzelne Themenfelder spielerisch, durch anfassen, ausprobieren und im Allgemeinen durch das Einsetzen vieler verschiedener Sinne erschließen. Wenn sich das Hafenmuseum in die behandelten Themen des Schulunterrichts eingliedern lässt, ist eine angeleitete Führung also durchaus zu empfehlen.

Die Hafenrallye
Zuletzt wollen wir auf Basis der Fotorätsel aus dem Hafenseminar eine Hafenrallye für Schulklassen unter Berücksichtigung der genannten Kriterien konzipieren. Hierbei wollen wir den thematischen Schwerpunkt auf die städtebaulichen Einflüsse der stadtbremischen Häfen legen und uns dabei insbesondere auf die Authentizität, die Prägnanz und den Anmutungscharakter konzentrieren. Auf Grund der Größe des Areals der Überseestadt verhält es sich mit dem Kriterium der Überschaubarkeit schwierig. Die Durchführung einer solchen Rallye ist also in jüngeren Jahrgangsstufen nur schlecht denkbar. Die jeweiligen Handlungsmöglichkeiten werden durch die Auswahl der Orte eingeschränkt. Um bestimmte Inhalte und Phänomene sichtbarer werden zu lassen, ist eine weitere Recherche von Vorteil.
Hinsichtlich der Durchführung haben wir zunächst eine Auswahl der Fotorätsel vorgenommen. Dabei war es uns einerseits wichtig, dass die besuchten Orte einen Einfluss auf das Stadtbild Bremens verdeutlichen. Zum anderen sollten die Orte so gelegen sein, dass sie auf einer vorgeschlagenen Route durch die Überseestadt (bzw. die Bremer Innenstadt) liegen, die mit dem Rad zu bewältigen ist. Aus versicherungsrechtlichen Gründen ist eine solche Tour nur in älteren Jahrgangsstufen oder in Form eine Hausaufgabe denkbar.

Für die Hafenrallye werden die Schüler*innen in fünf Gruppen aufgeteilt, welche jeweils einen doppelseitigen Arbeitsbogen erhalten. Auf diesen Arbeitsbögen ist zum einen die oben gezeigte Routenkarte mit geschwärzten Orten abgebildet. Zum anderen finden die Schüler*innen auf den Arbeitsbögen Fotos der genannten sechs Fotorätsel. Außerdem erhalten sie den Arbeitsauftrag, die gezeigten Orte zu finden, dort jeweils ein Gruppenfoto aufzunehmen und alle Informationen zu notieren, die sie finden können.
In der anschließenden Unterrichtsstunde werden alle Gruppenfotos auf einer Pinnwand zunächst collagiert, daraufhin werden die gefundenen Informationen zu den Orten zusammengetragen und zuletzt werden den bestehenden Gruppen zu den Orten passende Themen für Kurzreferate zugeordnet. Diese könnten z. B. lauten:

- Die Muggenburg vor dem Zweiten Weltkrieg und heute
- Die Balge – Der verschwundene Seitenarm der Weser
- Die Schlachte – Vom einstiegen Güterumschlagplatz zur Genussmeile
- Der Überseehafen – Das zugeschüttete Hafenbecken Bremens
- Die Tabakbörse – Vom (Zoll-)Ausland in Bremen

Sie werden von den Schüler*innengruppen in den darauffolgenden Unterrichtsstunden durch Eigenrecherche vorbereitet. Je nach Klassenstufe ist es auch denkbar, dass Kommentare und Hinweise als unterstützendes Material an die Schüler*innen verteilt werden. Für die Referate sollen die Schüler*innen berücksichtigen, dass die Vorträge so vorbereitet werden, dass sie am Ort des Fotorätsels gehalten werden können. Am Tag der Präsentation wird ein gemeinsamer Ausflug entlang der oben gezeigten Route unternommen. An den jeweiligen Orten der Fotorätsel (dem Överseehabenbecken, der Bremer Tabakbörse, Luftschutzturm auf der Muggenburg, der Schlachte und am Balgenstein in der Böttcherstraße) werden die Referate dann so

vorgetragen, dass die referierenden Schüler*innengruppen bestenfalls eine kurze gemeinsame Begehung der Orte anleiten.
Indem die echten historischen Orte besucht werden, stellen die Begehungen eine authentische Lernerfahrung dar. Inwieweit sie auch prägnant sind, hängt vom jeweiligen Ort ab: Insbesondere das Europahafenbecken, die Schlachte und der Balgestein in der Böttcherstraße erhalten ihre Prägnanz durch die Situation der Begehung („Wir stehen hier gerade auf einem zugeschütteten Hafenbecken/Seitenarm der Weser“) oder den Konflikt mit zuvor vorherrschenden mentalen Bildern. So gilt beispielsweise die Schlachte heute als Ort der Erholung und des Genusses, früher hingegen war dies ein Ort harter körperlicher Arbeit. Den Anmutungscharakter erhalten die ausgewählten Lernorte durch bestimmte Merkmale der Umgebung, an denen die Geschichte der Häfen auf die Stadtentwicklung Bremens abgefärbt hat. Dies könnte z. B. die karge Bebauung im Gebiet der Muggenburg und des Europahafenbeckens, jedoch auch die Position der Tabakbörse im Freihafengebiet oder der Überrest der Hafenwirtschaft an der Schlachte (beispielsweise die Poller oder die Sitzgelegenheiten in Form von Uferpfählen) sein.

Literatur

Blaseio, Beate (2016): Außerschulische Lernorte im Sachunterricht. Vielperspektivisches Sachlernen vor Ort. In: Erhorn, Jan/Schwier, Jürgen (Hrsg.), Pädagogik. Außerschulische Lernorte. Bielefeld: transcript Verlag.

Hellberg-Rohde, Gesine (2004): Außerschulische Lernorte. In: Kaiser, Astrid/Pech, Detlef (Hrsg.), Basiswissen Sachunterricht. Unterrichtsplanung und Methoden. Baltmannsweiler: Schneider Verlag.

Hildebrandt, Thelke (2007): Außerschulische Lernorte im Geographieunterricht – Ausstellungen als Orte der Wissensvermittlung? Hamburg: Diplomica Verlag.

Lewalter, Doris/Neubauer, Katrin (2019): Außerschulische Lernorte. In: Kiel, Ewald/Herzig, Bardo/Maier, Uwe/Sandfuchs, Uwe (Hrsg.), Handbuch Unterrichten an allgemeinbildenden Schulen. Bad Heilbrunn: Verlag Julius Klinkhardt.

Messmer, Kurt/von Niederhäuser, Raffael/Rempfler, Armin/Wilhelm, Markus (2011): Außerschulische Lernorte – Positionen aus Geographie, Geschichte und Naturwissenschaften. Münster: LIT Verlag.

Teil 2: Welthandel & Schifffahrt

6. Aktuelle Trends in der Politischen Ökonomie des Welthandels

Sebastian Botzem

Nur wenige Nachrichtenmeldungen über den globalen Welthandel kommen ohne das Bild des Containers aus. Meist stehen sie vor oder auf einem großen Frachter oder hängen an einer Verladebrücke, wenn in den Medien über Welthandel berichtet wird. Diese Bilder veranschaulichen die Bedeutung physischer Güter und die Ortsgebundenheit des Güterumschlags. Damit unterstreichen sie zugleich die zentrale Bedeutung, die Häfen und ihre Infrastrukturen für den Welthandel haben. Trotz der Bedeutung des Güterhandels, der in Deutschland stark unter dem Eindruck eines jahrelangen Exportüberschusses steht, lohnt ein genauerer Blick auf aktuelle Trends im Welthandel. Im Folgenden werden knapp die globalen Entwicklungen diskutiert, Eigenheiten des deutschen Außenhandels skizziert, die Rolle der bremischen Häfen angesprochen und die Nachhaltigkeit des liberalen Handelsparadigmas erörtert.

Entwicklungen des Welthandels: Globalisierung stagniert

Die Dynamik des Welthandels überstieg viele Jahre das wirtschaftliche Wachstum der Weltwirtschaft. Der Handel war also nicht nur Treiber wirtschaftlicher Dynamik in unterschiedlichen Ländern, sondern es entwickelte sich auch eine enge verflochtene Weltwirtschaft. Ein konstant überdurchschnittlich steigendes Handelsvolumen ist ein Hinweis darauf, dass Güter – vor allem Rohstoffe und Vorprodukte – die Grenzen nach Weiterverarbeitung mehrfach überqueren. Der dynamische Welthandel ist auch das Ergebnis dauerhafter wirtschaftlicher Vernetzung, wie es in der Diskussion um Wertschöpfungsketten und Produktionsnetzwerke zum Ausdruck kommt (Giese et al. 2011: 149-171).

Die aktuelle Debatte um das vom Entwicklungshilfeministerium unterstützte Lieferkettengesetzt verdeutlicht, dass die grenzüberschreitende Verknüpfung der Produktion vielfach problematisch ist, insbesondere mit Blick auf menschen- und arbeitsrechtlich zweifelhafte Bedingungen in vielen Ländern (Oxfam 2020). Eine solche sozialpolitische Re-Regulierung des Handels wird nötig, da die heutige liberale Handelsordnung einseitig auf eine Reduzierung von lokalen Handelshemmnissen gesetzt hat. Multilaterale Verträge (GATT, General Agreements on Tarifs and Trade) und die die Welthandelsorganisation (WTO, World Trade Organization) sichern den Freihandel von Gütern und Dienstleistungen ab. Erst in jüngerer Zeit spielen soziale und ökologische Aspekte dabei eine Rolle.

Seit geraumer Zeit wird diskutiert, ob die expansive Phase des Welthandels, die landläufig als ‚Globalisierung' benannt wird, zu einem Ende kommt. Zunächst hat sich der Welthandel ab den 1990er Jahren dynamisch entwickelt, insbesondere durch das Ende der Sowjetunion und der Integration der Volksrepublik China und anderer Produktionsstandorte, vor allem in

Ostasien, in globale Produktionszusammenhänge. Die chinesische Verflechtung im Welthandel wächst weiter, aber insgesamt zeigt sich ein Ende des Wachstums. Der globale Aufwärtstrend ist mit der Weltfinanzkrise vor zwölf Jahren abgebrochen. Seit 2008 stagniert der weltweite Export gemessen an der Wirtschaftsleistung, dem Bruttoinlandsprodukt – auch wenn dies für Deutschland in geringerem Maße gilt, hier zeigt sich weiterhin ein leichtes Wachstum (vgl. BMWi 2019: 13).

Diese Entwicklung lässt zugleich zwei zentrale Eigenheiten der Handelsdiskussion erkennen. Erstens dokumentiert sie den Maßstab des Welthandels: Handel wird vor allem in monetären Einheiten gemessen, selten in Volumina oder Stückzahlen, auch wenn diese Werte vorliegen. Die gängigen Vergleiche basieren auf monetären Werten. In gängigen Handelsgrafiken werden Exportquoten dargestellt, die sich aus dem Anteil des Exportvolumens an der Wirtschaftsleistung zusammensetzen, beides gemessen in Geldeinheiten. Bei nationalen Statistiken werden Werte in Euro angegeben, für internationale Vergleiche in der Regel US-Dollar.[1] Daher werden, zumindest auf den ersten Blick, vor allem die Exporterlöse gemessen, auch wenn statistische Behörden Auskunft über Stück- oder Volumenzahlen im Welthandel geben können, und diese Werte für einzelne Fragen oftmals aussagekräftiger sind.

Zweitens wird der Welthandel oftmals mit dem Im- und Export physischer Güter gleichgesetzt. In der Vergangenheit hat der Handel mit Rohstoffen, Vor- und Fertigprodukten tatsächlich den weitaus größten Teil des Handels ausgemacht. Dies verändert sich jedoch mit der Zunahme des Dienstleistungshandels, der heute für etwa ein Viertel des Handels verantwortlich ist (Breinlich 2018). Die statistische Erfassung des Dienstleistungshandels ist anspruchsvoll, da die Erbringung von Dienstleistungen vielfach weniger klar definiert und seltener ortsgebunden ist. Zu den wichtigsten Segmenten des Dienstleistungshandels gehören Nutzungsgebühren für geistiges Eigentum, Finanzdienstleistungen, Transport- und Reiseverkehrsdienstleitungen sowie unternehmensbezogene Dienstleistungen.

Merkmale des deutschen Außenhandels: Exportweltmeister

Deutschland wird immer wieder als ‚Exportweltmeister' betitelt. Der Begriff betont vor allem drei Merkmale der Rolle Deutschlands in Welthandel: einen nennenswerten Exportüberschuss, eine starke Handelsorientierung und einen hohen Beitrag Deutschlands zum globalen Handelsgeschehen. Es handelt sich um drei unterschiedliche Facetten, die die Außenorientierung der deutschen Volkswirtschaft hervorheben.

Exportüberschuss (Verhältnis Export-Import): Seit vielen Jahren steigt der deutsche Export, und bis auf wenige Ausnahmen nimmt er stärker zu als die Importe nach Deutschland. Im Jahr 2019 betrug der Exportüberschuss 223 Mrd. €. Es wurden insgesamt Importe von 1.105 Mrd.€ getätigt, und Waren im Wert 1.328 Mrd. € exportiert (Destatis 2019).

Außenhandelsquote: Die Außenhandelsquote ist, ein Indikator für die internationale ökonomische Verflechtung (gemessen als prozentualer Anteil des Warenexports und -imports Deutschlands am Bruttoinlandsprodukt, BIP). Sie stellt mit über 70% im Jahr 2018 für ein großes Land wie Deutschland im internationalen Vergleich einen hohen Wert dar. Kleine Länder wie Luxemburg, Singapur oder Irland verfügen oft über eine ähnlich hohe Außenhandelsquote.

1 Für Deutschland bedeutet dies in Zahlen von 2018: Die Güterexportquote von 33 Prozent setzt sich aus dem Güterexportvolumen von etwa 1.100 Mrd. € bei einem Bruttoinlandsprodukt von 3.356 Mrd. € zusammen.

Länder vergleichbarer Größe, wie beispielsweise Großbritannien, Frankreich, Japan oder die USA, bewegen sich zwischen 25-40% Außenhandelsquote (Destatis [o. J.]).
Hoher absoluter Exportwert: Gemessen am absoluten Exportwert ist Deutschland der weltweit drittgrößte Exporteur, mit einem Anteil von ca. 8% an allen Exporten (insg. 1.448 Mrd. US$). Die Volksrepublik China führt die Liste an (2.263 Mrd. US$, 12,8%), gefolgt von den USA (1.546 Mrd. US$, 8,7%) (WTO [o. J.]). Diese Zahlen erstaunen, bedenkt man, dass Deutschlands Anteil an der globalen Wirtschaftskraft 3,2% beträgt, der Anteil an der Weltbevölkerung sogar nur bei 1,1%.
Der Export deutscher Waren ist in erster Linie ein Wettbewerbsausweis der deutschen Industrieproduktion, die den größten Teil der Exporte bestreitet. Zu den Branchen, die den Außenhandel in besonderer Weise prägen, gehören Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeugteile, Maschinen, Chemieerzeugnisse sowie Datenverarbeitungsgeräte, elektrische und optische Erzeugnisse. Diese vier Gütergruppen Güter machen ca. die Hälfte des Warenexports aus (Destatis 2020).

Bremische Häfen im Welthandel: Container, Autos und Fischstäbchen

Die bremischen Häfen, allen voran der Bremerhavener Überseehäfen mit ihrer Spezialisierung auf Container sowie Automobile, stellen einen wichtigen Teil der Infrastruktur der deutschen Außenwirtschaft dar. Diese Leistung des Bundeslands Bremen erkennt der Bundesgesetzgeber an. Er unterstütz das Land Bremen auf Basis von Art. 104a GG mit jährlich ca. 10 Mio. €.[2] Im Jahr 2019 wurden etwa 70 Mio. Tonnen Seegüter in den bremischen Häfen umgeschlagen, dazu gehörten 4,6 Mio. Container und 2,2 Mio. Pkw (Bremenports 2019). Eine wichtige Rolle für den Hafenbetrieb spielt zudem der Handel mit Lebensmittel, beispielsweise von Kaffee und Fisch. In Bremerhaven werden pro Jahr über 200.000 Tonnen Fisch verarbeitet, das entspricht der Hälfte der deutschen Fischverarbeitung. Täglich werden in Bremerhaven 7 Millionen Fischstäbchen hergestellt (bis [o. J.]).

Zukunft des Handels: Nachhaltigen Wandel gestalten

Es bestehen kaum Zweifel, dass Veränderungen im Welthandel notwendig sind. Das derzeitige Volumen des Handels und seine problematischen sozialen und ökologischen Effekte machen einen nachhaltigen Umbau nötig. Die Diskussionen um eine Dekarbonisierung des Handels oder die Reduzierung klimaschädlicher Produktions- und Handelspraktiken stellen dabei eine ebenso große Herausforderung dar wie eine Dekolonialisierung von Handel und Weltwirtschaft, deren Ziel eine Beendigung von Ausbeutung sein sollte. Die große Abhängigkeit Deutschlands vom Welthandel kann daher Fluch und Segen zugleich sein: Der Einfluss von ‚Freihandelsgewinnern' ist groß, die ökonomischen Erträge hoch und auch der Regionalstolz fußt zum Teil auf der jahrhundertelangen Kaufmannstätigkeit. Zugleich verfügen Deutschland und Bremen im Speziellen über umfangreiche Ressourcen, materiell wie immateriell, um den nachhaltigen Umbau des Welthandelsregime gezielt voranzutreiben.

2 Gesetz über Finanzhilfen des Bundes nach Artikel 104a Abs. 4 des Grundgesetzes an die Länder Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen sowie Schleswig-Holstein für Seehäfen.

Literatur

bis [o. J.]: Wirtschaftsförderung Bremerhaven. Kurze Wege für die Wirtschaft. Text abrufbar unter: https://www.bis-bremerhaven.de/wirtschaftsstandort/fisch-und-lebensmittelwirtschaft.98310.html (Zugriff am 13.11.2020).

BMWi (2019): Schlaglichter der Wirtschaftspolitik. Monatsbericht 12. Text abrufbar unter: https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Schlaglichter-der-Wirtschaftspolitik/schlaglichter-der-wirtschaftspolitik-12-2019.pdf?__blob=publicationFile&v=8 (Zugriff am 08.10.2020).

Breinlich, Holger (2018): Historische und aktuelle Perspektiven im Dienstleistungshandel. In: Wirtschaftsdienst, 98 (13), 8-12.

Bremenports (2019): Hafenspiegel. Bremische Häfen. Text abrufbar unter: https://bremenports.de/wp-content/uploads/2017/03/2019_Hafenspiegel_.pdf (Zugriff am 13.11.2020).

Destatis [o. J.]: Globalisierungsindikatoren. Außenwirtschaft. Text abrufbar unter: https://www.destatis.de/DE/Themen/Wirtschaft/Globalisierungsindikatoren/aussenwirtschaft.html (Zugriff am 13.11.2020).

Destatis (2019): Außenhandel Zusammenfassende Übersichten für den Außenhandel (vorläufige Ergebnisse). Text abrufbar unter: https://www.destatis.de/DE/Themen/Wirtschaft/Aussenhandel/Publikationen/Downloads-Aussenhandel/zusammenfassende-uebersichten-jahr-vorlaeufig-pdf-2070100.pdf?__blob=publicationFile (Zugriff am 13.11.2020).

Destatis (2020): Außenhandel. Exporte und Importe (Spezialhandel) nach Güterabteilungen des Güterverzeichnisses für Produktionsstatistiken. Text abrufbar unter: https://www.destatis.de/DE/Themen/Wirtschaft/Aussenhandel/Tabellen/einfuhr-ausfuhr-gueterabteilungen.html (Zugriff am 13.11.2020).

Giese, Ernst/Mossig, Ivo/Schröder, Heike (2011): Globalisierung der Wirtschaft. Eine wirtschaftsgeographische Einführung. Paderborn: Ferdinand Schöningh.

Oxfam (2020): Lieferkettengesetz: Für Menschenrechte in der Wirtschaft. Text abrufbar unter: https://www.oxfam.de/unsere-arbeit/themen/lieferkettengesetz (Zugriff am 08.10.2020).

WTO [o. J.]: Statistics. Trade and tariff data. Text abrufbar unter: https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/statis_e.html (Zugriff am 13.11.2020).

7. Auswirkungen der „Neuen Seidenstraße“ auf die bremischen Häfen

Jan Jathe

In den bremischen Häfen wurden im Jahr 2019 rund 69 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen (Hafenspiegel 2019: 9). Dies ist keine Selbstverständlichkeit, da Frachtlinien und -mengen im Wettbewerb mit anderen Häfen gewonnen werden müssen. Dieser Hafenwettbewerb findet grundsätzlich auf vier verschiedenen Ebenen statt: (1) Zwischen unterschiedlichen Fahrtrouten und Hafengebieten (ranges), (2) zwischen Häfen einer Zielregion, (3) zwischen regional benachbarten Häfen, sowie (4) zwischen verschiedenen Hafenwirtschaftsakteuren innerhalb eines Hafens (Buss 2018: 45-46). In den vergangenen Jahren gab es auf allen vier Ebenen starke Veränderungen im europäischen Hafenwettbewerb. Der Grund hierfür ist die „Belt and Road Initiative“ (BRI; auch: „Neue Seidenstraße“, früher: „One Belt One Road“), die Chinas Präsident Xi Jinping im September 2013 verkündete. Die langfristig angelegte Initiative der chinesischen Regierung zur Förderung regionaler sozio-ökonomischer Beziehungen zwischen China und zahlreichen asiatischen, afrikanischen und europäischen Staaten sollte jedoch erhebliche Veränderungen für die europäischen Seehäfen mit sich bringen. Der Kernbestandteil der Initiative sind Infrastrukturprogramme mit einem Gesamtumfang von einer Billion US-Dollar (OECD 2018: 62). Die BRI umfasst derzeit den Aufbau von sechs Landrouten sowie eines maritimen Wirtschaftskorridors – der sogenannten maritimen Seidenstraße (ifo 2019: 6-10). Im Rahmen des Großprojektes investieren chinesische Unternehmen unter anderem in Häfen entlang der maritimen Seidenstraße sowie die daran angeschlossene Infrastruktur, um den Handel zwischen Asien, Afrika und Europa zu stärken. Dies hat Auswirkungen auf die Hafenstandorte selbst, aber auch auf die weltweiten Warenströme und den Wettbewerb zwischen verschiedenen Häfen.

In diesem Beitrag werden die Veränderungen des Wettbewerbsumfelds der europäischen Seehäfen dargelegt, die aus den chinesischen Investitionen resultieren. Im Fokus liegen dabei die Auswirkungen der BRI auf die bremischen Häfen. Es wird zudem aufgezeigt, wie das chinesische Engagement die Handelsströme zwischen der Nord- und der Südrange verändert und wie es Einfluss auf den Wettbewerb zwischen den Nordseehäfen nimmt.

China als bremischer Handelspartner

Im Jahr 2019 entfielen rund zehn Prozent des Güterverkehrs in den bremischen Häfen auf den Handel mit der Volksrepublik China (Hafenspiegel 2019: 15). Bei Betrachtung des Containerumschlags, der den größten Anteil des gesamten Seegüterverkehrs in den bremischen Häfen ausmacht (siehe hierzu auch Gohlke und Jathe in diesem Heft), steigt dieser Anteil auf rund 13 Prozent (Hafenspiegel 2019: 9, 20-23). Für die bremischen Häfen ist China im Bereich des Containerverkehrs somit der zweitwichtigste Handelspartner nach den USA. Zwischen 2000 und 2019 hat sich der Containerhandel mit China mehr als verdreifacht und damit maßgeblich zum Wachstum des Containerhandels in den bremischen Häfen beigetragen – zu rund einem Fünftel des Gesamtcontainerwachstums im besagten Zeitraum (Hafenspiegel 2019: 22-23). Insgesamt entspricht der chinesische Anteil am Gesamtumschlag sowie am Containerumschlag

der bremischen Häfen ungefähr dem Durchschnitt der deutschen Seehäfen (Buss 2018: 26). In dem verhältnismäßig großen chinesischen Anteil am deutschen Containerseeverkehr sieht Buss die Gefahr, anfällig gegenüber regionalen konjunkturellen Entwicklungen und Routenfestlegungen der großen Containerfrachtlinien zu sein (vgl. Buss 2018: 33).

Der Hafen von Piräus – Ein Beispiel für chinesisches Engagement im Rahmen der BRI

Welche Veränderungen chinesisches Engagement für einen europäischen Hafen mit sich bringen kann, zeigt sich am Beispiel des griechischen Hafens in Piräus auf sehr deutliche Weise. Im Zuge der Staatsschuldenkrise privatisierte Griechenland 2009 auf Druck internationaler Geldgeber einen Teil des landesweit größten Hafens, um weiterhin dringend benötigte Finanzhilfen zu erhalten. Das volkseigene chinesische Unternehmen China Ocean Shipping Company (COSCO) sicherte sich die Betreiberrechte für die Hälfte des Containerterminals für 35 Jahre. In den Folgejahren baute COSCO ein weiteres Terminal und sicherte sich 2016 zudem eine Zweidrittel-Mehrheit an der Piräus Port Authority, die das letzte staatliche Containerterminal betrieb (Buss 2018: 123; Tonchev 2016: 30-32). Heute ist COSCO mehrheitlicher Eigentümer und Betreiber des griechischen Hafens (Buss 2018: 123; Deutsche Welle 2016). Die Privatisierung führte zu einem erheblichen Wachstum des Containerumschlages in Piräus. Lag der Umschlag vor der Übernahme durch COSCO im Krisenjahr 2008 noch bei 437.000 TEU, stieg er bis 2018 auf rund 4,9 Millionen TEU (Eurostat 2020). Nach neusten Zahlen liegt der Containerumschlag für 2019 bei 5,65 Millionen TEU (Piraeus Port Authority 2020). Der Umschlag hat sich damit in Piräus nach dem Einstieg von COSCO in etwa verdreizehnfacht. Aufgrund der hohen Umschlagszahlen hat Piräus daher Bremerhaven als viertgrößten Containerhafen in Europa abgelöst. Parallel zur Steigerung des Umschlagsvolumens ist der chinesische Anteil am Containerverkehr des griechischen Hafens stark angestiegen. Der Hafen von Piräus ist dadurch abhängiger geworden von den wirtschaftlichen Entwicklungen in Fernost, wie von Buss prognostiziert wurde. Ebenso ist der Erfolg des Hafens maßgeblich bestimmt durch die Routenfestlegungen großer chinesischer Containerfrachtlinien.

Chinas Engagement in Piräus kann eindeutig der BRI zugeordnet werden (Tonchev 2016). Piräus ist nach dem Suezkanal, durch den die Schiffe aus China kommen, der erste natürliche Tiefwasserhafen. Die Waren können von dort aus per Schienenverkehr – den China ebenfalls ausbaut – nach Zentral- und Osteuropa geliefert werden (Liu/Ke 2018: 9-10). Der Transportweg nach Norddeutschland verkürzt sich damit um mehrere Tage (Liu/Ke 2018: 16; Zacharakis 2018, UNCTAD 2016: 21). Die Senkung der Transportzeit kann gerade in Zeiten von Just-in-time-Handel zu einer Veränderung der Warenströme zu Ungunsten von Bremerhaven führen. So könnten zeitsensitive oder wertvolle Waren zukünftig in den Mittelmeerhäfen und nicht mehr in Bremerhaven umgeschlagen werden. Parallel zum Ausbau des Containerverkehrs senkte COSCO zudem die Gehälter der Hafenarbeiter deutlich, was einen weiteren Kostenvorteil gegenüber Bremerhaven darstellt (Vatikiotis 2013; Lim 2011). Insgesamt zeigt sich, dass der Hafen von Piräus durch die Privatisierung Kosten senken und Wettbewerbsvorteile erlangen konnte (Sack 2019: 83-92).

Auswirkungen des Engagements Chinas in Europa

Neben Piräus investiert China noch in 15 weitere europäische Häfen (siehe Abbildung 7.1.) (Wang et al. 2019; Agatić et al. 2019: 267; Oziewincz/Bednarz 2019: 114). Hierzu zählen auch Mehrheitsbeteiligungen an Mittelmeerhäfen wie Valencia und Bilbao sowie Anteile an den Nordrange-Häfen Rotterdam, Antwerpen und Zeebrügge (Agatić et al. 2019: 267). Insgesamt sind chinesische Unternehmen an 11 der 20 größten Häfen in Europa beteiligt. Bis auf Zeebrügge weisen all diese europäischen Häfen nach 2010 eine höhere durchschnittliche Wachstumsrate im Containerverkehr auf als Bremerhaven. Noch deutlicher wird der Unterschied bei der Betrachtung der durchschnittlichen Wachstumsrate nach 2013, dem Jahr der Verkündung der BRI. Bremerhaven ist in dem Zeitraum von 2013 bis 2018 neben Zeebrügge der einzige Hafen, der ein negatives Wachstum (-1,09 %) aufweist (Eurostat 2020). Wie viel Einfluss dabei das Engagement von China hat, gilt es zu überprüfen. Neben den stärkeren Wachstumsraten in einigen der größten europäischen Häfen ist zusätzlich zu beobachten, dass die Nordrange-Häfen zunehmend Marktanteile verlieren. Dies kann darauf zurückgeführt werden, dass eine Verlagerung des Containerverkehrs von den Nordrange-Häfen hin zu den näher am Suezkanal liegenden Mittelmeerhäfen der Südrange stattfindet (Buss 2018: 45-51).

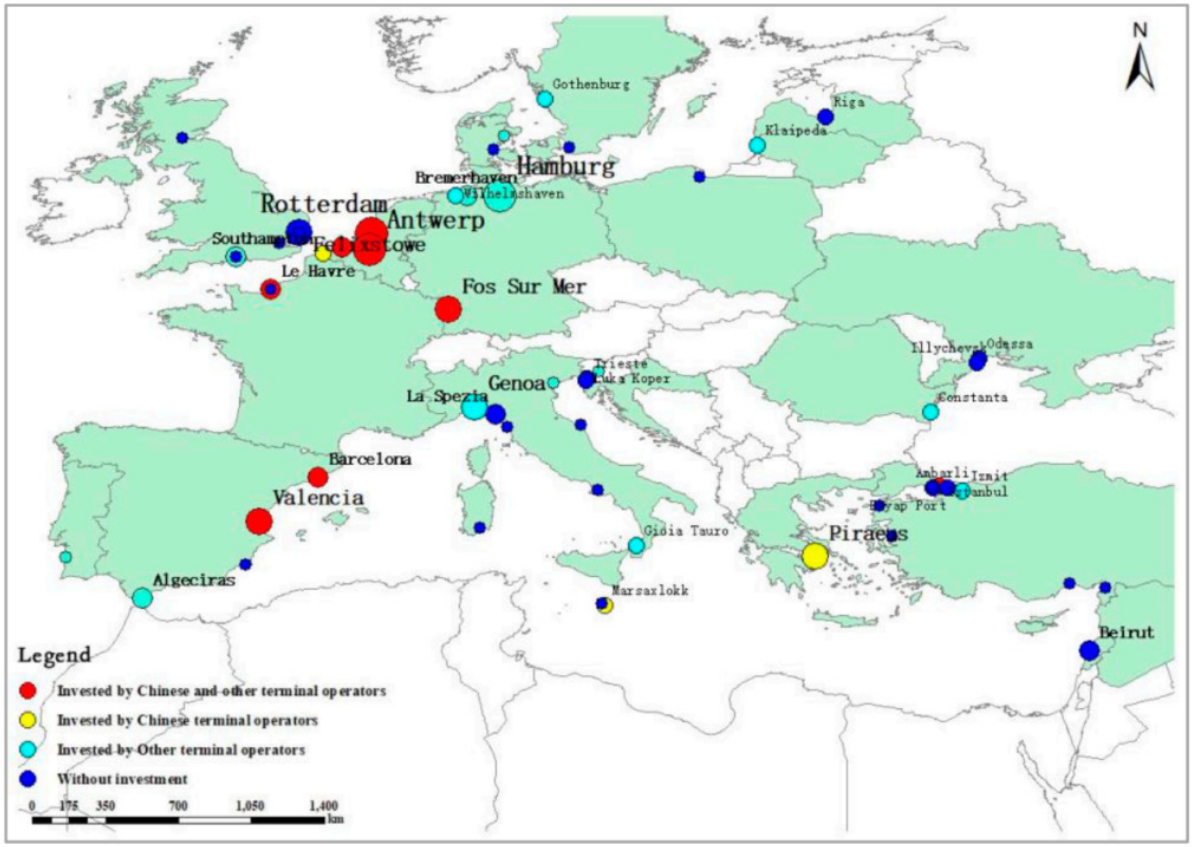

Abbildung 7.1: Übersichtskarte der chinesischen Beteiligungen an europäischen Häfen. Zusätzlich zu den abgebildeten Häfen hat China noch Beteiligungen an den Häfen Bilbao, Genua, Marseille, Dunkirk, Nates, Klaipeda und Zeebrügge. Quelle: Wang et al. (2019): 2 *(CC BY 4.0)*.

Chinas Investitionsprogramme im Rahmen der maritimen Seidenstraße führen dazu, dass sich Warenströme innerhalb Europas zum Nachteil von Bremerhaven verändern. Im Zuge der Marktliberalisierung ab den 1980er-Jahren wurden zunehmend Häfen privatisiert, ohne dass dies große Auswirkungen auf den Seehandel hatte (Tull 2002). Die massiven chinesischen Investitionen in einzelne Hafenstandorte – insbesondere Piräus – verändern jedoch den Hafenwettbewerb bzw. die Wettbewerbsstrukturen zwischen einzelnen europäischen Häfen sowie zwischen der Nordrange und den Mittelmeerhäfen. Hierauf gilt es ebenso zu reagieren wie auf die neuen Herausforderungen, die durch die neuen Landrouten – insbesondere den Schienenverkehr – entstehen. Hamburg hat auf den Wandel, der durch die BRI entstanden ist, bereits reagiert. Beispielsweise ist die Hamburger Handelskammer der einzige deutsche Akteur in der „Belt and Road Industrial and Commercial Alliance", einer durch China finanzierten multilateralen Kooperation zur Verbesserung der Handelsbeziehungen entlang der Neuen Seidenstraße (China Federation of Industrial Economics [o. J.]). Darüber hinaus besuchte 2015 Hamburgs damaliger Bürgermeister Olaf Scholz China, um Hamburg als europäischen Handelsplatz an der Neuen Seidenstraße zu bewerben (Gaspers/Lang 2016: 29). Bremens Engagement im Rahmen der BRI hingegen ist äußerst begrenzt und hat vor allem informativen Charakter (z. B. Backhaus 2017). Es beschränkt sich auf einige wenige zivilgesellschaftliche Bündnisse wie den Bundesverband Deutsche Seidenstraßen Initiative (BVDSI) oder das New Silk Road Network (NSRN)). Ist Bremen bezüglich der Neuen Seidenstraße somit erneut ein „notorischer Spätzünder" (Roder 2002), so wie es schon bei anderen grundlegenden Hafenentwicklungen in der Vergangenheit beobachtet werden konnte?

Die Vorteile eines „notorischen Spätzünders"

Das Warten der bremischen Akteure aus Politik und Wirtschaft führt gleichzeitig dazu, dass die Abhängigkeit von China geringer ausfällt. Dies hat den Vorteil, dass die bremische Hafenwirtschaft nicht so anfällig für konjunkturelle Veränderungen der chinesischen Wirtschaft ist. Ebenso ist sie nicht auf eine oder einige wenige Containerfrachtlinien angewiesen. Vielmehr behält die bremische Politik die Kontrolle über die bremischen Häfen und kann hafenpolitische Entscheidungen treffen, ohne Partikularinteressen einzelner (privatwirtschaftlicher) Akteure berücksichtigen zu müssen. Privatisierung öffentlicher Güter bedeutet auch immer, dass Steuerungs- und Kontrollmöglichkeiten der öffentlichen Hand eingeschränkt oder abgegeben werden. So stellen beispielsweise Hafengebühren ein Steuerungsinstrument der Häfen dar, um die (Waren-)Struktur eines Hafens anzupassen (Buss 2018: 106-111). Die Entwicklungen in europäischen Häfen mit chinesischen Beteiligungen sollten sowohl von der Forschung als auch von der Politik beobachtet werden, um die Veränderungen durch die Vergabe der Betriebsrechte an chinesische Unternehmen beurteilen zu können.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass bereits heute – sieben Jahre nach der Verkündung der BRI – Veränderungen im Hafenwettbewerb sowie bei den Handelsströmungen sichtbar sind. Über die hier dargestellten Veränderungen hinaus werden zusätzliche Herausforderungen auf die bremischen Häfen zukommen. Dazu zählen beispielsweise die Verlagerung von Seegütern auf die Schiene, die Veränderungen im Bereich der Passagierschifffahrt oder die wirtschaftliche Entwicklung von internationalen Handelspartnern. Eine Chance für die bremischen Häfen kann der Handel über die Nord-Ost-Passage darstellen. Das Auftauen des arktischen Meerreises wird neue Schifffahrtsrouten zwischen Asien und Europa eröffnen, die den Seeweg

um rund 40 Prozent reduzieren und damit den Zeitvorteil der Mittelmeerhäfen egalisieren, wenn nicht sogar übertreffen würden (Liu/Kronbak 2010). Noch ist es zu früh, um eindeutige Aussagen über die durch die BRI hervorgerufenen Entwicklungen und Veränderungen für die bremischen Häfen tätigen zu können. Weitere Arbeiten, insbesondere mit einem regionalen Fokus, sind nötig, um die Auswirkungen durch die BRI auf die bremischen Häfen genauer evaluieren zu können.

Literatur

Agatić, Adrijana/Čišić, Dragan/Hadžić, Ana Perić/Jugović, Tanja Poletan (2019): The One Belt One Road (OBOR) initiative and seaport business in Europe – perspective of the Port of Rijeka. In: Scientific Journal of Maritime Research, 33, 264-273.

Backhaus, Christine (2017): One Belt, one Road: Die neue Seidenstraße. In: Wirtschaft in Bremen und Bremerhaven. Das Magazin der Handelskammer, 5, 18-22.

Buss, Klaus-Peter (2018): Branchenanalyse Hafenwirtschaft. Entwicklungslinien des Hafenwettbewerbs und Herausforderungen der öffentlichen Akteure. Study Nr. 402 der Hans-Böckler-Stiftung. Düsseldorf: Hans-Böckler-Stiftung.

China Federation of Industrial Economics [o. J.]: Profile of CFIE. Text abrufbar unter: http://www.cfie.org.cn/2710757099819/2726451123993/1586/2873892922653.html (Zugriff am 03.06.2020).

Deutsche Welle (2016): Hafen von Piräus geht an China. Text abrufbar unter: https://www.dw.com/de/hafen-von-pir%C3%A4us-geht-an-china/a-19173611 (Zugriff am 03.06.2020).

Eurostat (2020): 20 wichtigste Häfen - Volumen der umgeschlagenen Container (in TEUs) je Hafen, nach Ladungsstatus (Haupthäfen) [mar_mg_am_pvh]. Abrufbar in der Eurostat-Datenbank (https://ec.europa.eu/eurostat/de/data/database).

Gaspers, Jan/Lang, Bertram (2016): Germany and the 'Belt and Road' Initiative: Tackling Geopolitical Implications through Multilateral Frameworks. In: van der Putten, Frans-Paul/Huotari, Mikko/Seaman, John/Ekman, Alice/Otero-Iglesias, Miguel (Hrsg.): Europe and China's New Silk Roads. A Report by the European Think-tank Network on China (ETNC). Den Haag u. a.: Netherlands Institute of International Relations „Clingendael", Elcano Royal Institute, Mercator Institute for China Studies, French Institute of International Relations, 24-29.

Hafenspiegel (2019): Hafenspiegel. Bremische Häfen 2019. Senatorin für Wissenschaft und Häfen, bremenports (Hrsg.).

ifo (2019): Megatrends im Welthandel: Die neue Seidenstraße. Wachstumsregion zwischen Europa und Asien. Text abrufbar unter: https://www.ifo.de/DocDL/ifo-Studie_Megatrends_im_Welthandel_IHK_Impulse.pdf (Zugriff am 02.06.2020).

Lim, Louisa (2011): In Greek Port, Storm Brews Over Chinese-Run Labor. In: npr am 08.06.2011. Text abrufbar unter: https://www.npr.org/2011/06/08/137035251/in-greek-port-storm-brews-over-chinese-run-labor?t=1591185037733 (Zugriff am 03.06.2020).

Liu, Qing/Ke, Luqi (2018): One-Belt-One-Road policy implication on logistics route competition: Case study of China-Germany trade. Text abrufbar unter: https://www.bwl.uni-hamburg.de/merc/research/current-projects/project-report---obor-and-case-study.pdf (Zugriff am 03.06.2020).

Liu, Miaojia/Kronbakb, Jacob (2010): The potential economic viability of using the Northern Sea Route (NSR) as an alternative route between Asia and Europe. In: Journal of Transport Geography, 18 (3), 434-444.

OECD (2018): OECD Business and Finance Outlook 2018. Paris: OECD Publishing.
Oziewicz, Ewa/Bednarz, Joanna (2019): Challenges and opportunities of the Maritime Silk Road initiative for EU countries. In: Scientific Journals of the Maritime University of Szczecin, 59 (131), 110-119.
Piraeus Port Authority (2020): The financial results for the year 2019 of PPA S.A. were presented to the Hellenic Fund and Asset Management Association. Text abrufbar unter: http://www.olp.gr/en/investor-information/company-news/item/5151-the-financial-results-for-the-year-2019-of-ppa-sa-were-presented-to-the-hellenic-fund-and-asset-management-association (Zugriff am 03.06.2020).
Roder, Hartmut (2002): Bremens Wirtschaft im Wandel (1850 bis 2000) oder: Bremen – ein notorischer Spätzünder. In: Bremisches Jahrbuch hrsg. in Verbindung mit der Historischen Gesellschaft Bremen vom Staatsarchiv Bremen, Band 81, 55-82.
Sack, Detlef (2019): Privatisierung in ökonomischen Theorien. In: Vom Staat zum Markt. Grundwissen Politik. Wiesbaden: Springer VS, 81-97.
Tonchev, Plamen (2016): „One Belt, One Road“ Projects in Greece: A Key Driver of Sino–Greek Relations. In: van der Putten, Frans-Paul/Huotari, Mikko/Seaman, John/Ekman, Alice/Otero-Iglesias, Miguel (Hrsg.): Europe and China's New Silk Roads. A Report by the European Think-tank Network on China (ETNC). Den Haag u. a.: Netherlands Institute of International Relations „Clingendael“, Elcano Royal Institute, Mercator Institute for China Studies, French Institute of International Relations, 30-34.
Tull, Malcolm (2002): Eigentumsformen und Management von Häfen unter besonderer Berücksichtigung asiatischer Häfen. In: Gerstenberger, Heide/Welke, Ulrich (Hrsg.): Seefahrt im Zeichen der Globalisierung. Münster: Westfälisches Dampfboot, 152-177.
UNCTAD (2016): Review of Maritime Transport. New York, Genf: United Nations.
Vatikiotis, Leonidas (2013): In Piraeus, Chinese investment brings Chinese labour standards. Ex-employee reveals harrowing conditions at Cosco container terminal in Greece (Prin newspaper). Text abrufbar unter: https://leonidasvatikiotis.wordpress.com/2013/06/03/in-piraeus-chinese-investment-brings-chinese-labour-standards-ex-employee-reveals-harrowing-conditions-at-cosco-container-terminal-in-greece-prin-newspaper/ (Zugriff am 03.06.2020).
Wang, Liehui/Zheng, Yuanbo/Ducruet, Cesar/Zhang, Fan (2019): Investment Strategy of Chinese Terminal Operators along the "21st-Century Maritime Silk Road". In: Sustainability, 11 (7), 1-21.
Zacharakis, Zacharias (2018): Neue Seidenstraße. Chinas Anker in Europa. In: Zeit online am 08.05.2018. Text abrufbar unter: https://www.zeit.de/wirtschaft/2018-04/neue-seidenstrasse-china-griechenland-europa-containerhafen-piraeus (Zugriff am 03.06.2020).

8. Handel vs. Klima? Die Treibhausgasemissionen der internationalen Schifffahrt

Timo Gentes

Die globale Handelsschifffahrt erlebt (spätestens) seit dem Ende des zweiten Weltkrieges und der Erfindung des Containers durch den Spediteur Malcom McLean in den 1960er-Jahren (siehe hierzu auch Gohlke und Jathe in diesem Heft) einen extremen Aufschwung. Dies manifestiert sich unter anderem in den immer größeren Schiffen und Häfen (Möller 2020) sowie dem stetig steigendenden Volumen des weltweiten Güterumschlags (ISL 2019). Die Auswirkungen dieser prosperierenden Entwicklung sind vielseitig und nicht nur von ökonomischer Bedeutung. So hat sich beispielsweise der globale Handel zu einem politischen Paradigma entwickelt, es entstehen zahlreiche Arbeitsplätze, alleine in Deutschland hängen 400.000 Jobs an der Schifffahrtsindustrie (BMWi 2019), und Güter können zuverlässig mit vergleichsweise geringen finanziellen Kosten in die ganze Welt transportiert werden. Wie relevant die Schifffahrt dabei ist, wird dadurch ersichtlich, dass ungefähr 90 Prozent aller Güter derzeit auf dem Seeweg transportiert werden (ICS [o. J.]). Doch genau darin besteht auch ein zentrales Problem der Schifffahrt. Der enorme Beitrag zum Welthandel bedeutet nämlich auch, dass „ein Großteil aller Waren […] vor der Nutzung eine Weltreise“ unternimmt, wie es Susanne Schwarz in einem taz-Artikel passenderweise formuliert (Schwarz 2020). Und diese Tatsache hat fatale Folgen für das globale Klima und die bereits spürbare Klimakrise. Schließlich steigen mit dem beachtlichen Wachstum der Schifffahrt auch gleichermaßen die Emissionen von Kohlenstoffdioxid (CO_2) und anderen Treibhausgasen. Die globale Schifffahrt zählt dadurch zu den Wirtschaftssektoren, die aufgrund ihres CO_2-Ausstoßes einen erheblichen Beitrag zum Klimawandel leisten. Der vorliegende Beitrag hat es zum Ziel, Daten und Fakten über die Schifffahrtsemissionen zu bündeln und damit deren Relevanz im Kontext des Klimawandels herauszuarbeiten. Abschließend werden einige Ansätze und Maßnahmen zur Reduktion der Treibhausgase skizziert.

Die Emissionen der Schifffahrt

Im politischen und gesellschaftlichen Diskurs sind die Emissionen der Schifffahrt im Kontext des Klimawandels von geringer Bedeutung. Einzelne Umweltverbände haben sich zwar dem Thema gewidmet und kritisieren die immensen Folgen für Klima und Umwelt, die der Ausstoß an klimaschädlichen Treibhausgasen und Luftschadstoffen mit sich bringt (NABU [o. J.]). Zudem hat die Bedeutung des Themas durch das Pariser Klimaabkommen und die erstmaligen Klimaziele der für die internationale Schifffahrt zuständigen International Maritime Organization (IMO) von 2018 etwas an Bedeutung gewonnen. Dennoch drehen sich Debatten über den Klimaschutz vorwiegend um Aspekte wie den Kohleausstieg oder nachhaltige Mobilität, während „die Emissionen der Schifffahrt bislang allenfalls ein Thema für Klima-Nerds“ (Endres 2019) sind. Eine mögliche Ursache dafür kann darin liegen, dass „Warentransporte per Containerschiff […] als klimafreundlich gelten, weil sie sehr effizient sind“ (NABU [o. J.]). Besonders eindeutig wird dies im Vergleich mit anderen Transportmitteln, wie in Abbildung 8.1 zu sehen ist. Der zentrale Parameter ist dabei der CO_2-Ausstoß in Gramm pro Tonnenkilometer.

Es zeigt sich, dass insbesondere die Luftfracht, aber auch der Straßen- und Schienenverkehr einen wesentlich höheren CO_2-Ausstoß pro Tonnenkilometer aufweisen als die Schifffahrt.

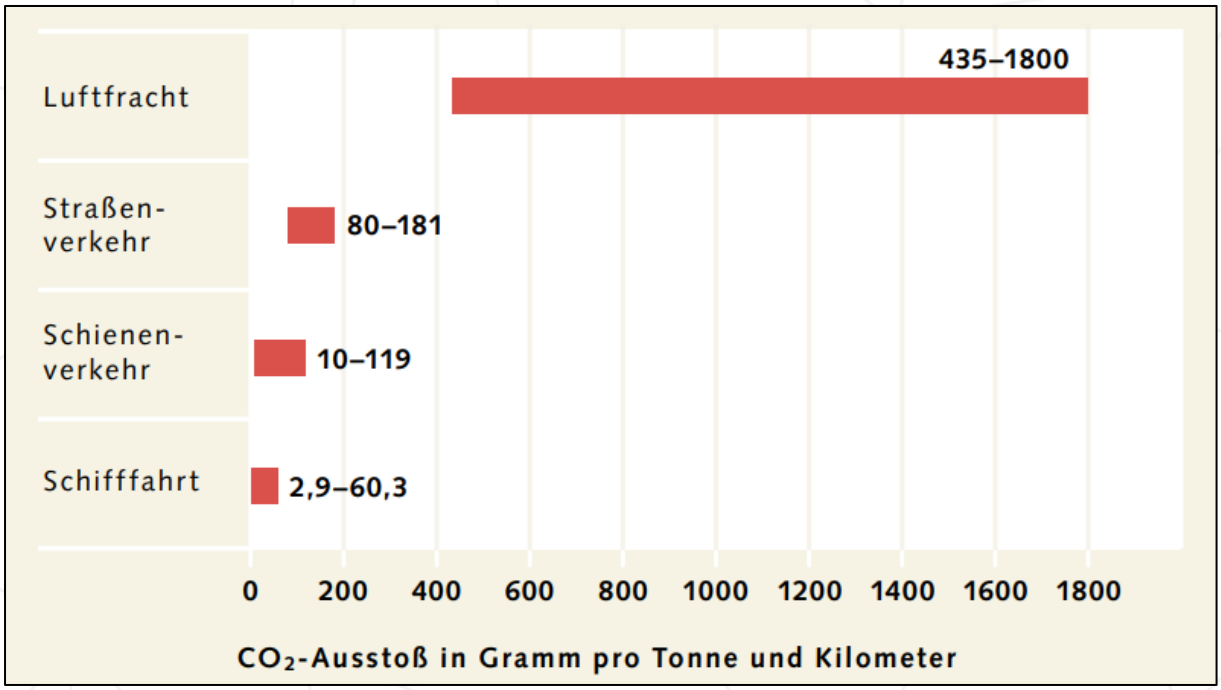

Abbildung 8.1: Vergleich der CO2-Emissionen verschiedener Transportmittel. Quelle: Maribus (2010): 166. Nutzung mit freundlicher Genehmigung der maribus gGmbH.

Da jedoch 90 Prozent des weltweiten Warenhandels über den Seeweg erfolgen (Auswärtiges Amt 2019), sind die klimapolitischen Auswirkungen der Schifffahrt trotz des vergleichsweise effizienten Verbrauchs nicht zu vernachlässigen. 2015 betrug der gesamte CO_2-Ausstoß des globalen Schiffsverkehrs ca. 932 Millionen Tonnen, was 2,6 Prozent der weltweit ausgestoßenen CO_2-Emissionen entspricht (Olmer 2017: 14). Auf die Schifffahrt entfallen damit mehr als die gesamten Emissionen Deutschlands im gleichen Jahr mit rund 790 Millionen Tonnen CO_2 (Umweltbundesamt 2020). Im Ranking des CO_2-Ausstoßes der einzelnen Staaten würde die Schifffahrt damit den siebtgrößten Emittenten der Welt darstellen (Edgar [o. J.]). Aus klimapolitischer Perspektive ist dabei besonders besorgniserregend, dass sich die CO_2-Emissionen der Schifffahrt nach Schätzungen des IPCC-Berichts von 2014 bis zum Jahr 2050 verdoppeln oder gar verdreifachen könnten (vgl. Hoegh-Guldberg et al. 2014: 1705).

Hauptverantwortliche des CO_2-Ausstoßes

Ein weit verbreitetes Phänomen in der Schifffahrt ist das sogenannte Ausflaggen in *Flag of Convenience* Staaten (vgl. Möller 2020). Grund hierfür sind in erster Linie die Nutzung von Steuervorteilen und arbeitsrechtlichen Regelungen. Gleichzeitig führt das Ausflaggen jedoch auch dazu, dass der CO_2-Ausstoß einiger weniger Staaten stark ansteigt. Im rechten Kreisdiagramm der folgenden Abbildung wird deutlich, dass über die Hälfte der weltweiten Schifffahrtsemissionen auf die sechs größten Flaggenstaaten Panama, China und Liberia sowie die Marshall-Inseln, Singapur und Malta entfallen (Olmer 2017: 14). Der Anteil aller anderen 217 Flaggenstaaten beträgt lediglich 47 Prozent.

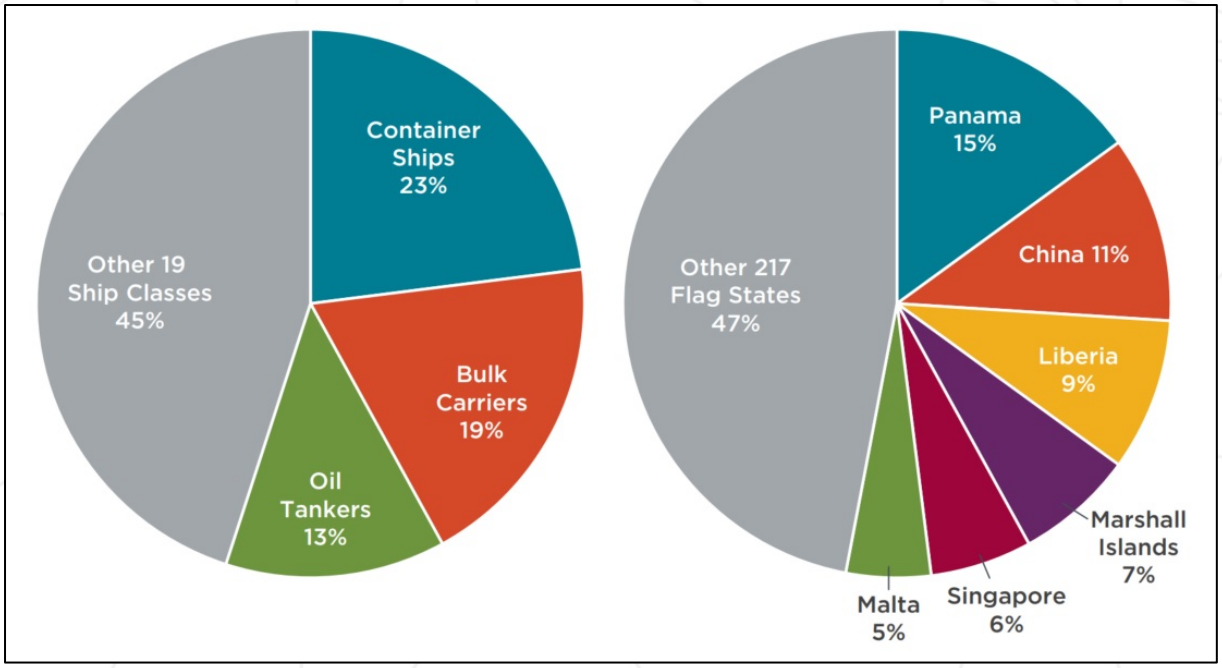

Abbildung 8.2: Anteil CO_2-Emissionen nach Schiffstyp und Flaggenstaat. Quelle: Olmer 2017: V *(CC BY-SA)*.

Eine noch einseitigere Verteilung ist bei der Klassifizierung nach den verschiedenen Schiffstypen im linken Diagramm erkennbar. Demnach verursachen Containerschiffe, Frachtschiffe und Öltanker insgesamt 55 Prozent der durch die Schifffahrt freigesetzten CO_2-Emissionen, wohingegen die restlichen 19 Schiffsklassen für lediglich 45 Prozent des CO_2-Ausstoßs verantwortlich sind (vgl. Olmer 2017: 14-15).

CO_2 und andere klimaschädliche Treibhausgase

In der Schifffahrt wird durch die Verbrennung von Treibstoff nicht nur das klimaschädliche Treibhausgas Kohlenstoffdioxid ausgestoßen. Ebenso zählen Stickoxid (NO_X), Schwefeldioxid (SO_2), Kohlenmonoxid (CO) und Ruß (black carbon) zu den zentralen Bestandteilen der Schiffsemissionen (Quante et al. 2011: 286). Diese haben einen negativen Einfluss auf „die chemische Zusammensetzung der Atmosphäre, das Klima sowie die regionale Luftqualität" (Quante et al. 2011: 286, vgl. auch Heise 2019). Besonders die Auswirkungen von Feinstaub und Ruß sind in diesem Kontext hervorzuheben. Sie werden von der Weltgesundheitsorganisation als krebserregend eingestuft (Diesener [o. J.]) und zählen zu den stärksten Klimatreibern neben Kohlenstoffdioxid und Methan (von Schneidemesser 2018: 5). Der Hauptgrund für den Ausstoß der sich schädlich auf Klima und Umwelt auswirkenden Emissionsbestandteilen ist das Verwenden von Schweröl. Dabei handelt es sich um einen Treibstoff, der einen vergleichsweise hohen Gehalt an Schwefel- und Schwermetallanteilen enthält. Bis Ende 2019 durfte dieser Anteil bis zu 3,5 Prozent des Schifftreibstoffes betragen (BMU [o. J.]), was damit „dem 3.500-fachen des im europäischen Straßenverkehr zulässigen Schwefelgehalts" entspricht (Umweltbundesamt 2020).

Trotz minimaler Verbesserungen in der Energieeffizienz einiger weniger Schiffe steigen die Emissionen in der Schifffahrt insgesamt weiter an. So sanken 2015 zwar die CO_2-Emissionen pro TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) bei Containerschiffen um 9 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Jedoch blieb der gesamte, absolute Ausstoß an CO_2 von Containerschiffen im

entsprechenden Zeitraum gleich (vgl. Olmer 2017: VI). Neben dem expandierenden Schifffahrtshandel gibt es hierfür einen weiteren Grund. Dem Report des International Council on Clean Transportation (ICCT) zufolge ist besonders bei den großen Öltankern und Containerschiffen eine Zunahme der Durchschnittsgeschwindigkeit zu beobachten. Zwischen 2013 und 2015 nahm der *speed over ground (SOG)* bei Öltankern um ca. 4 Prozent und bei Containerschiffen um ca. 11 Prozent zu. Dies führt einerseits dazu, dass die Schiffe aufgrund der höheren Geschwindigkeit längere Distanzen innerhalb kürzerer Zeit bewältigen können, andererseits steigt dadurch der Treibstoffverbrauch der Schiffe und somit deren CO_2-Ausstoß.

Zukünftige Entwicklung und potenzielle Maßnahmen

Durch die hier aufgeführten Daten und Informationen wird der enorme Beitrag der Schifffahrt zum Klimawandel durch den Ausstoß von CO_2 und anderen Treibhausgasen deutlich. Zugleich wird daraus auch ersichtlich, durch welche Maßnahmen ein spürbarer Beitrag zur Reduktion der CO_2-Emissionen geleistet werden kann. Von zentraler Bedeutung ist dabei vor allem der verwendete Treibstoff. Zum Beispiel kann durch einen niedrigeren Schwefelgehalt sowie den Einsatz von Rußpartikelfiltern oder Katalysatoren der Ausstoß von Stickoxiden und Ruß fast vollständig reduziert werden (NABU 2014).

Eine weitere Möglichkeit ist die Umstellung des Treibstoffes auf Flüssigerdgas (LNG). Der Vorteil besteht zunächst darin, dass bei der Verbrennung kaum Luftschadstoffe wie Ruß ausgestoßen werden und zusätzlich die Treibhausgasbilanz gegenüber herkömmlichem Schweröl verbessert werden kann (vgl. NABU 2018: 2). Dies hängt jedoch maßgeblich davon ab, ob und wie viel des weitaus potenteren Treibhausgases Methan bei der Betankung, dem Transport und der anschließenden Verbrennung entweicht (vgl. NABU 2018: 2). Wird der sogenannte Methanschlupf niedrig gehalten, kann LNG durchaus zu einem geringeren Ausstoß von Treibhausgasen führen. Einige Reedereien haben daher erste Schiffe mit dieser Technologie ausgestattet oder entsprechend umgerüstet. So auch die größte deutsche Reederei Hapag-Lloyd AG (siehe hierzu auch Kenanidou in diesem Heft), die 2019 als weltweit erstes Schifffahrtsunternehmen die Umrüstung eines Großcontainerschiffes mit einem Volumen von 15.000 TEU auf LNG beschlossen hat (Hapag-Lloyd 2019). Doch auch bei Flüssigerdgas handelt es sich um einen fossilen Brennstoff, dessen Ressourcen auf der Welt endlich sind, was somit keine nachhaltige Entwicklung ermöglicht. Eine im Januar 2020 veröffentlichte Studie des ICCT kommt darüber hinaus zu dem Ergebnis, dass „Flüssigerdgas (LNG) als Schiffskraftstoff im Vergleich zu Marinediesel zu 70 bis 82 Prozent höheren Treibhausgasemissionen“ (NABU 2020) führen kann. Problematisch ist dem Bericht zufolge besonders die hohe Methanschlupfrate, die bisher stark unterschätzt wurde und durch die aktuell verwendeten Schiffsmotoren mit LNG-Antrieb verursacht wird (Pavlenko et al. 2020: 19). Somit ist auch die Zukunftsfähigkeit von Erdgas im Kontext des Klimawandels kritisch zu betrachten. Weitere wissenschaftliche Erkenntnisse sowie technologische Entwicklungen im Bereich klimaschonender Antriebstechnologien sind dringend notwendig.

Abgesehen von rein auf fossilen Brennstoffen basierenden Antrieben existieren zudem einige Überlegungen, die auf hybride Antriebsformen oder alternative Schiffsantriebe setzen. Dazu zählen beispielsweise Segelmaster oder Zugdrachen sowie elektrische Antriebe, die entweder einzeln oder als zusätzlicher Antrieb verwendet werden können (Wissenschaftlicher Dienst

2018: 13-20). In ihrer jetzigen Form sind diese jedoch zu wenig erforscht und noch nicht für den flächendeckenden Einsatz geeignet.

Abschließend ist festzuhalten, dass bisher durch keine der erläuterten Maßnahmen und Umstellungen die Emissionen der Schifffahrt signifikant verringert werden können. Einige der aufgeführten Aspekte können sicherlich einen Teil dazu beitragen, doch die Klimaziele der IMO, die eine Reduktion der CO_2-Emissionen um 40 Prozent bis 2030 und um mindestens 50 Prozent bis 2050 im Vergleich zum Jahr 2008 vorsehen (IMO [o. J.]), werden damit vermutlich verfehlt. Doch genau darin besteht letztlich die zentrale Herausforderung aller in der Schifffahrt involvierten Akteure. Aufgrund ihres immensen Beitrags zum Klimawandel sowie zur Umweltverschmutzung ist es mehr denn je nötig, den eigenen Anteil zu senken und einen Beitrag im Rahmen des Pariser Klimaabkommens zu leisten.

Literatur

Auswärtiges Amt (2019): Internationaler Seeverkehr. Text abrufbar unter: https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/themen/aussenwirtschaft/verkehr/seeverkehr/213162 (Zugriff am 02.11.2020).

BMU [o. J.]: Seeverkehr. Text abrufbar unter: https://www.bmu.de/themen/luft-laerm-verkehr/verkehr/seeverkehr/ (Zugriff am 12.11.2020).

BMWi (2019): Sechster Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung und Zukunftsperspektiven der maritimen Wirtschaft in Deutschland. Text abrufbar unter: https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Wirtschaft/sechster-bericht-maritime-wirtschaft.pdf?__blob=publicationFile&v=6 (Zugriff am 12.11.2020).

Diesener, Sönke [o. J.]: Emissionen aus der Schifffahrt: Gefahr für Klima und Gesundheit. Text abrufbar unter: https://bit.ly/2KJmBSr (Zugriff am 02.06.2020).

Edgar [o. J.]: Fossil CO2 & GHG emissions of all world countries, 2017. Text abrufbar unter: https://edgar.jrc.ec.europa.eu/overview.php?v=CO2andGHG1970-2016 (Zugriff am 02.11.2020).

Endres, Alexandra (2019): CO2-Emissionen: Schifffahrt ist fürs Klima genauso schlimm wie Kohle. In: Zeit online am 09.12.2019. Text abrufbar unter: https://www.zeit.de/wirtschaft/unternehmen/2019-12/co2-emissionen-schifffahrt-klimawandel-seeverkehr-umweltschutz (Zugriff am 02.11.2010).

Hapag-Lloyd (2019): Hapag-Lloyd rüstet weltweit erstes Großcontainerschiff auf LNG um. Text abrufbar unter: https://www.hapag-lloyd.com/de/news-insights/insights/2019/08/A_first_in_liner.html (Zugriff am 02.06.2020).

Heise, Gudrun (2019): Feinstaub, Stickoxide und Co: Die gefährlichsten Luftschadstoffe. In: Deutsche Welle am 04.11.2019. Text abrufbar unter: https://www.dw.com/de/feinstaub-stickoxide-und-co-die-gefährlichsten-luftschadstoffe/a-41268810 (Zugriff am 02.11.2020).

Hoegh-Guldberg, Ove/Cai, Rongshuo/Poloczanska, Elvira/Brewer, Peter/Sundby, Svein/Hilmi, Karin/Fabry, Victoria/Jung, Sukgeun (2014): The Ocean. In: Barros, Vicente/Field, Christopher/Dokken, David/Mastrandrea, Michael/Mach, Katherine/Bilir, Eren/Chatterjee, Monalisa/Ebi, Kristie/Estrada, Yuka/Genova, Robert/Girma, Birhanu/Kissel, Eric/Levy, Andrew/MacCracken, Sandy/Mastrandrea, Patricia/White, Leslie (Hrsg.), Climate Change 2014: Impacts, Adaptation, and Vulnerability. Part B: Regional Aspects. Contribution of Working Group II to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change. Cambridge. Cambridge University Press and New York. USA, 1655-1731.

ICS [o. J.]: Shipping facts: Shipping and World Trade. Text abrufbar unter: https://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade (Zugriff am 12.11.2020).
ISL (2019): RWI/ISL-Containerumschlag-Index: Welthandel findet zum Wachstum zurück. Text abrufbar unter: https://bit.ly/39sXei8 (Zugriff am 02.06.2020).
IMO [o. J.]: Reducing greenhouse gas emissions from ships. Text abrufbar unter: https://bit.ly/3qaHExL (Zugriff am 10.11.2020).
Maribus (2010): World Ocean Review 1. Mit den Meeren leben. Hamburg: maribus gGmbH. Text abrufbar unter: https://worldoceanreview.com/wp-content/downloads/wor1/WOR1_de.pdf (Zugriff am 02.06.2020).
Möller, Sebastian (2020): Lerneinheit 4: Handel & Schifffahrt. In: Hafenblog, 11.05.2020. Text abrufbar unter: https://blogs.uni-bremen.de/hafenblog/2020/05/11/lerneinheit-4-handel-schifffahrt/ (Zugriff am 02.11.2020).
NABU [o. J.]: Mythos klimafreundliche Containerschiffe. Handelsschiffe gehören zu den größten Luftverschmutzern weltweit. Text abrufbar unter: https://www.nabu.de/umwelt-und-ressourcen/verkehr/schifffahrt/containerschifffahrt/16646.html (Zugriff am 02.06.2020).
NABU (2014): Containerschifffahrt. Luftschadstoffemissionen von Containerschiffen. Text abrufbar unter: https://www.nabu.de/imperia/md/content/nabude/verkehr/140623-nabu-hintergrundpapier_containerschifftransporte.pdf (Zugriff am 02.06.2020).
NABU (2018): LNG als Schiffstreibstoff. Sinnvoller Beitrag zur Verringerung von Luftverschmutzung und Klimaerwärmung? Text abrufbar unter: https://www.nabu.de/imperia/md/content/nabude/verkehr/161125-nabu-position-lng.pdf (Zugriff am 02.06.2020).
NABU (2020): LNG ist ein schädlicher Irrweg. Studie belegt: Flüssigerdgas klimaschädlicher als Marinediesel. Text abrufbar unter: https://www.nabu.de/news/2020/01/27545.html (Zugriff am 02.11.2020).
Olmer, Naya/Comer, Bryan/Roy, Biswajoy/Mao, Xiaoli/Rutherford, Dan (2017): Greenhouse Gas Emissions from Global Shipping. 2013-2015. Text abrufbar unter: https://theicct.org/sites/default/files/publications/Global-shipping-GHG-emissions-2013-2015_ICCT-Report_17102017_vF.pdf (Zugriff am 02.06.2020).
Pavlenko, Nikita/Comer, Bryan/Zhou, Yuanrong/Clark, Nigel/Rutherford, Dan (2020): The climate implications of using LNG as a marine fuel. ICCT Working Paper 2020-02. Text abrufbar unter: https://theicct.org/sites/default/files/publications/LNG%20as%20marine%20fuel%2C%20working%20paper-02_FINAL_20200416.pdf (Zugriff am 02.11.2020).
Quante, Markus/Aulinger, Armin/Matthias, Volker (2011): Der Schifftransport und sein Beitrag zum Klimawandel. In: Lozán, José L./Graßl, Hartmut/Karbe, Ludwig/Reise, Karsten (Hrsg.), Warnsignal Klima: Die Meere - Änderungen & Risiken. Hamburg. Hamburg Wissenschaftliche Auswertungen, 286-293.
Schwarz, Susanne (2020): Intransparente Verhandlungen: Schiffe versenken Klimaschutz. In: die Tageszeitung am 26.10.2020: Text abrufbar unter: https://taz.de/Intransparente-Verhandlungen/!5720652/ (Zugriff am 12.11.2020).
Umweltbundesamt (2020): Schifffahrt. Text abrufbar unter: https://bit.ly/3fUPy9M (Zugriff am 02.06.2020).
von Schneidemesser, Erika/Mar, Kathleen/Saar, Dorothee (2018): Ruß über Europa: Gezielte Strategien gegen einen Luftschadstoff und Klimatreiber. IASS Policy Brief. 2017 (2). Potsdam: IASS.
Wissenschaftlicher Dienst (2018): Maßnahmen zur Minderung von Emissionen in der Schifffahrt. Alternative Kraftstoffe und Antriebe. Text abrufbar unter: https://www.bundestag.de/resource/blob/559626/b136948e9897d506d321fb4fca5ca00c/wd-8-032-18-pdf-data.pdf (Zugriff am 02.06.2020).

Teil 3: Maritime Arbeitsbeziehungen

9. Arbeitsbedingungen auf hoher See

Paul Ditter

Der folgende Beitrag über Arbeitsbedingungen auf hoher See basiert auf dem Podcast von Carlotta Stürken und Paul Ditter (Ditter/Stürken 2020). Gast in dem Podcast zum Thema Arbeitsbedingungen auf See war Frau Stefanie Germann, welche in Bremen Nautik studiert hat und bereits über ein Jahr Erfahrung auf unterschiedlichen Schiffen machen konnte.

Einführung in Thematik

Schifffahrt, insbesondere auch die Schifffahrt über nationale Grenzen hinweg, spielte schon immer eine wichtige Rolle beim Transport von Gütern und Personen. Während jedoch der Luftverkehr weite Teile der internationalen Passagierschifffahrt ablöste, erlebte der Gütertransport durch die Globalisierung einen beispiellosen Aufschwung. Seit Ende der 1960er Jahre hat sich das Aufkommen von Seefracht verfünffacht, zwischen den Jahren 2000 und 2014 sogar um 70,6 Prozent gesteigert. Während sich auf dem Landweg vor allem der Transport mit Hilfe von Lastkraftwagen und der Eisenbahn durchsetzen konnte, wurde auf interkontinentalen Handelsrouten der Seeweg zur gängigsten Transportart. Legt man dem Warenanteil das Warengewicht zu Grunde, so belief sich der Anteil des grenzüberschreitenden Transports über den Seeweg im Jahr 2014 auf 90 Prozent (bpb 2017).

Der Anstieg der Handelsflotte ist jedoch nicht so leicht abzubilden, da der technische Fortschritt eine stetige Veränderung in Größe, Kapazität und Spezialisierung der Schiffe veranlasst. Dennoch ist für den Betrieb der Schiffe immer eine Crew erforderlich, welche dauerhaft auf dem Schiff stationiert ist. „Dauerhaft“ ist hier auf den im Voraus im Vertrag vereinbarten Zeitraum bezogen. Da die Schiffscrews oft für längere Zeit gemeinsam auf See oder im Hafen sind, spielen die Arbeitsbedingungen auf den Schiffen eine große Rolle.

Die Thematik hat auch besondere Relevanz, da sich die Arbeitsbedingungen und -regeln nicht mit nationalen, vor allem auf dem Festland geltenden, Regeln und Bedingungen vergleichen lassen. Kauft eine Person zum Beispiel ein Produkt, welches in Deutschland hergestellt wurde, so geht diese als Konsument davon aus, dass die in Deutschland geltenden Arbeitsschutzgesetze angewendet wurden. Für einen Transport der für das Produkt benötigten Rohstoffe, kann diese Aussage jedoch nicht getroffen werden.

Während innerhalb eines Landes die Produktion, Lieferketten und zunehmend auch die Rohstoffgewinnung im öffentlichen Fokus stehen gibt es kaum Interesse oder Regulierungswillen an dem Transport im interkontinentalen Bereich. Ich möchte daher in dem Beitrag einen Fokus auf die formalen Bedingungen und Regeln legen und diese mit den im Podcast dargestellten persönlichen Erfahrungen verknüpfen.

Internationales Seearbeitsübereinkommen MLC

Grundsätzlich müssen alle Handelsschiffe unter der Flagge eines Staates fahren. Die Flagge ergibt sich dabei aus der Nation in dem die Reederei ansässig ist. Die Schiffe können allerdings auch „ausgeflaggt werden“ und somit unter der Flagge eines anderen Staates fahren (FIS 2003). Gründe dafür sind vor allem das Einsparen von Personalkosten durch geringere Löhne und andere Vorschriften bezüglich der Sozialversicherungsabgaben. So können durch Ausflaggung teilweise bis zu 38 Prozent der Personalkosten eingespart werden (Piemonte/Schreiber 2016: 37).

Wie oben angedeutet sind die Reedereien, welche die Seeleute anheuern, dazu verpflichtet sich an die nationalen Vorgaben zu halten. Da diese allerdings je nach Staat unterschiedlich hoch sind, gibt es deutliche Unterschiede in Bezug auf Bezahlung, Arbeitszeit, Arbeiter*innenrechte und somit Arbeitsbedingungen. Dazu kommt, dass viele der Staaten nicht willens oder in der Lage sind, die Regeln auf den zugehörigen Schiffen zu überprüfen (Piemonte/Schreiber 2016: 37). Um diesem Phänomen, und somit auch dem damit verbundenen Lohndumping und der Wettbewerbsverzerrung etwas entgegenzusetzen, wurde im Jahr 2006 in Genf die „Maritime Labour Convention“ (MLC) verabschiedet. Vorausgegangen war ein Zusammentreffen der Internationalen Arbeiterorganisation (ILO: International Labour Organisation). Diese hatte mit der Verabschiedung der MLC das Ziel verbindliche Standards in Bezug auf Arbeits- und Lebensbedingungen der weltweit rund 1,2 Millionen Seeleute zu schaffen. Die Konvention, welche als „Bill of Rights“ der Seeschifffahrt gilt, wurde von mehr als 40 Staaten ratifiziert und stellt eine Bündelung, beziehungsweise Erweiterung, aller bis dahin geschaffenen Regelwerke dar. Kernpunkte der MLC sind die Festlegung eines Mindestalters, Arbeitsbedingungen und Unterbringung, Urlaubsanspruch sowie Gesundheits- und Sozialschutz (ILO: 2013). Auch wird die minimale Besatzungsstärke anhand eines Schlüssels von Größe des Schiffes, Dauer der Reise, Ladung und den vorgeschriebenen Ruhepausen ermittelt (Piemonte/Schreiber 2016: 35)

Anwendung und Wirkung der MLC

Zwar scheinen über 40 Ratifizierungen durch Staaten nicht besonders viel, doch machen allein die 30 Mitgliedsstaaten der ILO circa 33 Prozent der weltweiten Handelsflotte aus (ILO: 2013). Des Weiteren gibt es die Nichtbegünstigungsklausel, welche besagt, dass Schiffe, die nicht unter der Flagge eines Unterzeichnerstaates fahren nicht günstiger behandelt werden dürfen als Schiffe, die unter Flagge eines Staates fahren, der das Abkommen ratifiziert hat. Somit müssen alle Schiffe, welche Häfen eines Unterzeichnerstaates anlaufen, einen Nachweis erbringen, dass die in der MLC festgeschriebenen Standards eingehalten wurden (Dienststelle Schiffssicherheit 2013: 8-9). Somit werden auch Staaten, welche das Abkommen nicht unterzeichnet haben, dazu gezwungen die Standards einzuhalten, wenn sie den Handel fortsetzen wollen. Folglich werden, so jedenfalls in der Theorie, auch Sozialdumpings und Wettbewerbsverzerrungen vermieden.

Ein weiteres Instrument zur Durchsetzung der MLC sind verpflichtende Kontrollen durch Flaggen- und Hafenstaaten. So muss eine Überprüfung jedes Schiffes durch den Flaggenstaat mindestens alle drei Jahre stattfinden, es sei denn das Schiff kann ein Seearbeitszeugnis vorweisen, welches alle fünf Jahre erneuert wird. Auch muss eine Konformitätserklärung vorliegen, welche gleichermaßen von Flaggenstaat und Reederei ausgefüllt und von Behörden kontrolliert

wird (Deutsche Flagge 2013: 86-87). Bei den Hafenstaaten gibt es Kontrollen nach Stichprobenprinzip oder Anfangsverdacht. Genügt ein Schiff nicht den Anforderungen, so kann es bis zur Erfüllung der Mindeststandards festgesetzt werden (Deutsche Flagge 2013: 101). Durch die Kombination aus der Kontrolle von Flaggen- und Hafenstaaten soll eine sachliche Überprüfung garantiert werden ohne dass einzelne Staaten ihre Kontrollbefugnisse missbrauchen, um der eigenen Flotte einen Vorteil zu verschaffen.

Fazit

Durch die MLC ist ein wirkungsvolles Vertragswerk entstanden, welches die Arbeitsbedingungen der Seeleute in der Breite deutlich verbessert. Nichtsdestotrotz ist auch die Einführung von Mindeststandards für viele nicht ausreichend, beziehungsweise löst sie nicht allein die Probleme der Wettbewerbsverzerrung und des „angemessenen" Arbeitsalltags. Des Weiteren gibt es, wenn auch stark reduziert beziehungsweise erschwert, weiterhin Möglichkeiten, die Regeln zu umgehen oder gar zu brechen.

Zum Schluss möchte ich noch kurz meinen Eindruck schildern, den ich während des Interviews und der Vor- und Nachbereitung mit Stefanie Germann gewonnen habe. Sie meinte, dass eine wirkliche Veränderung zum Guten damit anfängt, dass die Menschen die Seeleute wertschätzen. Wertschätzung ist dabei nicht nur auf die finanzielle Entlohnung zu beziehen, sondern auch auf die Arbeit an sich. Denn der spärliche Kontakt zur Außenwelt, in ihrem Fall eine einzige E-Mail pro Tag, die Zeitverschiebung auf den Reisen, der Seegang, die harten Arbeitszeiten und zu guter Letzt die dauerhafte Abwesenheit von „Zu Hause" machen den Job sehr speziell.

Literatur

Bpb (2017): Seefracht. Bundeszentrale für politische Bildung. Text abrufbar unter: https://bit.ly/3fP6ApA (Zugriff am 02.10.2020).

Deutsche Flagge (2013): Seearbeitsübereinkommen, 2006. Text abrufbar unter: https://www.deutsche-flagge.de/de/redaktion/dokumente/dokumente-sonstige/seearbeitsuebereinkommen.pdf (Zugriff am 02.10.2020).

Dienststelle Schiffssicherheit (2013): Leitfaden zur Umsetzung des Seearbeitsgesetzes auf Schiffen unter deutscher Flagge (Leitfaden SeeArbG). Text abrufbar unter: https://www.deutsche-flagge.de/de/redaktion/dokumente/dokumente-dienststelle/mlc-leitfaden.pdf (Zugriff am 06.10.2020).

Ditter, Paul/Stürken, Carlotta (2020): Arbeitsbedingungen auf See. Podcast abrufbar unter: https://blogs.uni-bremen.de/hafenblog/2020/07/07/podcast-3-arbeitsbedingungen-auf-see/ (Zugriff am 10.10.2020).

FIS, Forschungs-Informations-System (2003): Gründe für das Ausflaggen von Seeschiffen. Hamburg. Text abrufbar unter: http://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/28921 (Zugriff am 08.10.2020).

ILO (International Labour Organisation) (2013): Deutschland ratifiziert Seearbeitsübereinkommen (MLC). Text abrufbar unter: https://www.ilo.org/berlin/presseinformationen/WCMS_219684/lang--de/index.htm (Zugriff am 04.10.2020).

Piemonte, Tommy/Schreiber, Stefanie (2016): SOS auf hoher See. Verantwortung von Finanzinstituten im Schiffsfinanzierungsgeschäft. Hannover: imug.

10. Hafenarbeit & Containerisierung

Paul Plogmann & Jonas Brinkmann

Die lange Reise des Containers

Um einen Überblick über die verschiedenen Berufe im und um den Hafen zu bekommen, wird dieser Beitrag den Weg des Containers vom Einlaufen in den Hafen bis zum Auslaufen aus diesem aufzeichnen und so einen kurzen Abriss aller involvierten Tätigkeiten bieten. Dabei ist sowohl der Ausblick auf die Art und den Ablauf der Arbeit als auch der jeweilige Zeitpunkt, zu dem diese auf der Reise des Containers anfällt, porträtiert. Auf dem Weg des Containers sind die Berufe der Brückenfahrer*in, der Containerfahrer*in, der Deckseinweiser*in, der Festmacher*in, der Hafenarbeiter*in, der Transportarbeiter*in, der Lascher*in und des Lotsen bzw. der Lotsin entscheidend für einen reibungslosen Ablauf (hafenkarriere [o. J.]). Im Anschluss an das Portrait aller involvierten Tätigkeiten soll dieser Beitrag einen kleinen historischen Rückblick auf die Entwicklung der Hafenarbeit unter den Einflüssen neuer Technik und des Containers als einheitliche Transportform geben.

Der Weg vom offenen Meer in den Hafen

Steuert ein Containerschiff einen Hafen an, dann tritt der/die Kapitän*in des Schiffes zunächst in Kontakt mit der Hafenlotsin bzw. dem Hafenlotsen. Er/Sie fungiert als Beratung des Kapitäns und hilft dabei, das große Schiff an potenziellen Hindernissen vorbei- oder durch Engstellen hin durchzumanövrieren (hafenkarriere [o. J.]). Dies geschieht meist über Funk von einer Radarstation aus, in schwierigen Fällen aber oftmals auch direkt an Bord des Schiffes, auf das die Lotsin bzw. der Lotse mittels eines Lotsenbootes oder eines Hubschraubers gebracht wird (hafenkarriere [o. J.]).

Nur erfahrene Nautiker*innen und Kapitän*innen mit langjähriger Berufserfahrung, die ihr Revier gut kennen, können Lots*innen werden (hafenkarriere [o. J.]). Sie sind oft freiberuflich und eigenverantwortlich tätig, aber in einer *Lotsenbrüderschaft* organisiert, welcher u.a. die Überwachung der Berufspflichten, die Ausbildung von Seelotsen sowie die Einnahme und Verteilung der *Lotsgelder* obliegt (hafenkarriere [o. J.]).

Sobald das Containerschiff in die Nähe des angefahrenen Kais gelangt, werden die Festmacher*innen aktiv. Sie fahren mit dem *Festmacherboot* zum Schiff, holen die sogenannten *Trossen* (dicke Taue zum Befestigen der Schiffe an der Kaimauer) und befestigen sie an den *Pollern*, um das Schiff zu fixieren (hafenkarriere [o. J.]). Im Regelfall sind sie selbständige Unternehmer und in Verbänden und Arbeitsgemeinschaften zusammengeschlossen, wie z. B. in Hamburg die Arbeitsgemeinschaft Hamburger Schiffsbefestiger GmbH & Co. KG. (VDF. [o. J.]). Bei ihrer Arbeit sind sie einem hohen Risiko ausgesetzt, da einfahrende Schiffe die Wurfleinen, welche mit schweren Gewichten versehen sind, zum Festmachen in ihre Richtung werfen. Wird man von diesen getroffen, stellt das eine ernstzunehmende Bedrohung der Gesundheit dar (bremenports [o. J.]; vereinigtebootleute [o. J.]).

Insgesamt ist der körperliche und risikobehaftete Beruf des Festmachers bzw. der Festmacherin sehr männerdominiert und nur wenige Frauen sind in diesem Berufszweig tätig. Laut Joachim Küchler, dem Geschäftsführer der Hamburger Schiffsbefestiger, sei der Grund für den geringen

Anteil weiblicher Festmacher*innen weniger die körperliche Eignung als vielmehr die Tatsache, dass „der Beruf einfach nicht bekannt oder attraktiv genug“ sei (Töpper 2012). Inzwischen kommt es bei dem Beruf nicht mehr nur auf körperliche Eignung, sondern auf eine Mischung von neuer Technik und Teamwork an, „sodass es kaum Situationen gibt, in denen man auf sich allein gestellt ist“ (Kenanidou 2020). Frauen, die bereits im Hafen arbeiten, dienen als Vorbild und können der Grundstein dafür sein, dass es zukünftig mehr Hafenarbeiterinnen gibt (Kenanidou 2020).

Im Hafen angekommen: Das Löschen und Beladen der Containerschiffe

Ist das Containerschiff erst sicher im Hafen abgekommen und am Kai fixiert, wird es entladen, also gelöscht. Dies erfolgt mittels des Einsatzes von Containerbrücken, also großen stationären Kränen zur Verladung von Containern. In den Führerkabinen der Containerbrücken, den sogenannten *Katzen*, bedienen die Brückenkranführer*innen die Kräne und verladen die Container ans Land in die Abstellbereiche (hafenkarriere [o. J.]). Unterstützt werden sie dabei per Funk durch die Deckseinweiser*innen, welche die Verladung vom Boden oder vom Deck des Schiffes überwachen (hafenkarriere [o. J.]). Brückenkranführer*innen und Deckseinweiser*innen verfügen über dieselbe vielschichtige Berufseignung, welche eine Ausbildung zur Fachkraft für Hafenlogistik, zur Schlosser*in oder Mechatroniker*in sowie langjährige „Berufserfahrung im Führen von Kränen und Transportgeräten“ (hafenkarriere [o. J.]) beinhaltet.

Ist ein Container im Abstellbereich angekommen, wird er durch die Hafenarbeiter*innen und Containerfahrer*innen mit Hilfe verschiedener Flurförder- und Hebezeuge, wie z. B. dem Van-Carrier angenommen und im Hafen zum Weitertransport verteilt (hafenkarriere [o. J.]). Sie haben zumeist eine Ausbildung im Bereich der Seefahrt (z. B. als Fachkraft der Hafenlogistik) absolviert und verfügen über die entsprechenden Fahrerlaubnisse (hafenkarriere [o. J.]).

Im Hafen stellen dann Lager- und Transportarbeiter*innen im Wareneingangsbereich die Sendungen nach Kundenaufträgen zusammen und kontrollieren die Lieferungen und die dazugehörenden Papiere (hafenkarriere [o. J.]). Sie sind ebenfalls im Warenausgang tätig und kommissionieren die Güter zur Verschiffung, verpacken mitunter und verladen die Container entsprechend. Im Anschluss daran werden die zu verschiffenden Container von den Hafenarbeiter*innen und Containerfahrer*innen wieder in die Ladebereiche der Containerbrücken gebracht und dort von den Containerbrückenfahrer*innen auf das vorgesehene Schiff verladen (hafenkarriere [o. J.]). Auf den Containerschiffen sind beim Beladen Lascher*innen tätig, welche sicherstellen, dass die Schiffsladung angemessen verzurrt bzw. befestigt ist, sodass das Risiko, dass Ladung über Bord fällt, bei der langen Schiffsreise minimiert wird.

Die Be- und Entladearbeiten werden von der/dem Ladebetriebsleiter*in organisiert, welche*r die Abläufe im Ladebereich optimiert, die ordnungsgemäße Behandlung der Waren überwacht und bei auftretenden Maschinenschäden die Zuteilung und Strukturierung der Reparatur leitet. Ladebetriebsleiter*innen haben in den meisten Fällen eine Ausbildung im Bereich der Logistik oder dem Transportwesen. Zudem benötigen sie allerdings „kaufmännische und betriebswirtschaftliche Kenntnisse vor allem aus dem Logistikbereich genauso wie technisches Verständnis“ (hafenkarriere [o. J.]). Nach der erfolgreichen Beladung wird das Schiff aus dem Hafen gelotst und steuert auf den nächsten Hafen zu, wo die Abfolge der Tätigkeiten von vorne beginnt.

Ein historischer Rückblick

Vor allem seit dem Jahr 1950, mit dem Beginn der Containerisierung, hat sich das Berufsbild im Hafen stark gewandelt und die Wohnbevölkerung im Hafen wurde verändert. In der Vergangenheit war das Arbeiterklientel im Hafen mit harter körperlicher Arbeit und geringer Arbeitssicherheit konfrontiert (Nesemann 2014: 184). Hafenarbeiter*innen wurden in der Regel an Arbeitsvermittlungsstellen im Hafen für einzelne Jobs angeheuert, weshalb die Arbeitssicherheit in diesem Feld deutlich geringer war (Grüttner 1984: 102). Um eine Aussicht auf Arbeit im Hafen zu haben, war deshalb eine Wohnlage in Hafennähe unverzichtbar, um kurze Wege und somit keine zusätzliche Ausgaben für die An- und Abreise wie auch eine schnelle Bereitschaft für die regelmäßigen Nachtschichten zu haben (Grüttner 1984: 102). Es gab drei Gruppen von Personen, welche unter diesen Umständen im Hafen angeheuert haben:

- Die ehemaligen Seeleute, welche nicht mehr auf See fahren und deshalb eine Beschäftigung im Hafen suchen. Sie sind mit den Aufgaben und dem Umgang im Hafen vertraut und wollen in diesem Umfeld Arbeit finden.
- Menschen, die Phasen der Arbeitslosigkeit überbrücken wollen. Da die Jobs im Hafen immer neu verteilt werden, bietet dieser somit auch in Krisenzeiten Perspektive auf Arbeit. Häufig bleiben diese Arbeitssuchenden deutlich länger im Hafen als geplant.
- Es heuerten Arbeiter*innen im Hafen an, die in ihren ursprünglichen Berufen keine Arbeit mehr gefunden haben, was oft ihrem hohen Alter geschuldet war. Die Arbeit im Hafen erforderte keine besonderen Qualifikationen und war somit für alle zugänglich, die nicht vor körperlicher Arbeit zurückschreckten (Grüttner 1984: 80).

Durch die Containerisierung und Digitalisierung wurden viele Menschen aus dem Hafen vertrieben und mussten neuer Technik weichen (Roder 2014: 198-199). Hafenarbeit untersteht inzwischen nicht mehr nur der Bereitschaft zur körperlichen Arbeit als Kriterium für eine Anstellung. Mittlerweile sind die Arbeitsabläufe klar strukturiert und digitalisiert, wodurch einige einst relevante Arbeitsfelder nicht mehr in dem Maße benötigt werden.
Beispielhaft ist hier der Beruf des Ewerführers zu nennen, welche*r mit einem kleinen Segelboot (auch Schnute genannt), Ladung von größeren Frachtschiffen im Hafen zu anderen Schiffen oder zu Lagerhäusern transportierte (hafenkarriere [o. J.]). Mit der Einführung des Containers hat dieser Beruf immer weiter an Relevanz verloren, da die Fracht mittlerweile standardisiert ist und die Container mit Kränen anstelle von kleinen Schnuten bewegt werden. Dennoch sind durch den Wandel der Berufe im Hafen nicht nur alte Berufe obsolet geworden, sondern auch viele neue Berufe etabliert worden. Inzwischen gibt es große Ausbildungs- und Spezialisierungsmöglichkeiten bei der Berufswahl im Hafen und viele Berufe sind erst durch die Einführung neuer Technik, wie z. B. der Containerbrücke entstanden (Roder 2014: 199).

Wie sich die absolute Zahl der Beschäftigten im Hafen mit der Containerisierung und Digitalisierung verändert hat, ist leider schwer nachzuvollziehen, da veröffentlichte Zahlen zumeist umstritten sind. Dennoch zeichnet sich der kontinuierliche Trend von Stellenabbau in den deutschen Seehäfen ab, was sich auf die höhere Effizienz und den vereinfachten Umschlag durch neue Maschinen, Technik und den Container als einheitliches Transportmittel von Waren

zurückführen lässt. Es gibt eine Entwicklung von der Masse an weniger qualifizierten körperlich belastbaren Arbeiter*innen hin zu gut ausgebildeten Hafenarbeiter*innen, welche geschult im Umgang mit Technik und Maschinen sind.

Literatur

Bremenports [o. J.]: Die Festmacherin. Text abrufbar unter: https://bremenports.de/die-festmacherin/ (Zugriff am 01.11.2020).

Grüttner, Michael (1984): Arbeitswelt an der Wasserkante. Kritische Studien zur Geschichtswissenschaft, Band 63. Hamburg: Vandenhoeck & Ruprecht.

Hafenkarriere [o. J.]: Berufe im Hafen, in der Schifffahrt und Logistik. Text abrufbar unter: http://www.hafenkarriere.de/tiki-index.php?page=Berufe (Zugriff am 30.10.2020).

Kenanidou, Katherina (2020): Die Arbeit als Festmacherin – Hier weht ein anderer Wind! Text abrufbar unter: https://bit.ly/2JyhsvO (Zugriff am 03.11.2020).

Nesemann, Manfred (2014): Fast ein Drittel der BLG-Geschichte miterlebt. In: Roder, Harmut/Schwerdtfeger, Harmut (Hrsg.): Die Zukunft der Bremischen Häfen. Bramsche: Rasch Verlag, 182-188.

Roder, Hartmut (2014): Mann der ersten Stunde – Von der „Klappertechnik“ zur Elektronik. In: Roder, Harmut/Schwerdtfeger, Harmut (Hrsg.): Die Zukunft der Bremischen Häfen. Bramsche: Rasch Verlag, 195-199.

Töpper, Verena (2012): Festmacher im Hafen. „Reißende Taue schlagen wie Schwerter“. In: Spiegel. Text abrufbar unter: https://bit.ly/33v4ndW (Zugriff am 01.11.2020).

VDF, Verband Deutscher Festmacher e.V. [o. J.]: Kompetenzen in deutschen Häfen. Text abrufbar unter: http://www.vdf-web.de/ (Zugriff am 01.11.2020).

Vereinigtebootleute [o. J.]: Wir sind Schiffsbefestiger!. „Fest und Los“, rund um die Uhr, und bei jedem Wetter im Hamburger Hafen. Text abrufbar unter: https://www.vereinigtebootleute.de/vbl_ueberuns.html (Zugriff am 30.10.2020).

11. Digitalisierung der Hafenarbeit

Christine Hedde - von Westernhagen & Seher Sarigül

Die Digitalisierung – und damit oft einhergehende Automatisierung – der Arbeitswelt ist in der Hafenarbeit ebenso ein Thema wie in vielen anderen Branchen. Laut Berechnungen der *Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung* (OECD) weisen allein in Deutschland etwa 18 Prozent der Arbeitsplätze ein hohes Risiko auf, automatisiert zu werden, und 35 Prozent sind immerhin von einem signifikanten Wandel in diesem Zusammenhang betroffen (OECD 2019: 49). Wie genau sich dieser Wandel in der Hafenarbeit insgesamt gestaltet und welche regionalen Entwicklungen sich für den Standort Bremen zeigen, präsentieren wir in diesem Beitrag.

Hinter der aktuellen Welle der Digitalisierung steht ein Mechanismus, der ebenso der Technologisierung von Arbeitsprozessen vergangener Epochen zugrunde lag: Arbeitskosten sind einer der größten Kostenfaktoren für Unternehmen. Wenn Arbeitskräfte durch Technologien ersetzt werden können, lassen sich Gewinnmargen vergrößern. Ein zweiter Vorteil für Unternehmen liegt in der steigenden Verhandlungsmacht gegenüber Arbeitnehmer*innen, da diese nun in größerer Anzahl um weniger Jobs konkurrieren. Dabei wird aber nicht durch alle Technologien Arbeit zwangsweise ersetzt; es lassen sich drei Arten des Einflusses unterscheiden (ITF 2020d):

Technologie, die Arbeit *ersetzt*, kann zum einen in sichtbarer Form auftreten, d.h. Fahrzeuge sind fahrerlos oder Kräne ohne Kranführer*in, oder in „unsichtbarer“ Form von Algorithmen für z. B. Check-in Systeme oder Lagermanagement. Oftmals sind diese Technologien besonders teuer und greifen massiv in den Arbeitsbetrieb ein, da sie erfordern, dass Prozesse um sie herum angepasst werden.

Technologie, die Arbeit *intensiviert*, bedeutet zusätzliche Komponenten in der Arbeit von Beschäftigten, die Arbeit produktiver aber eben auch umfangreicher macht. Als Beispiele lassen sich die Fernsteuerung von Kränen und Fahrzeugen, Sensoren in der Arbeitskleidung, oder Smart-Glasses für die Arbeit in Lagerhäusern anführen. Diese Technologien sind meist besser integrierbar und günstiger als komplette Ersatztechnologien, bedeuten in vielen Fällen aber auch mehr mögliche Überwachung durch Arbeitgebende Außerdem werden Spezifika der Beschäftigten wie Geschlecht, Alter oder Krankheiten in den Funktionsanforderungen der Technologien oft nicht gesondert berücksichtigt.

Technologie, die Arbeit *neu organisiert*, stellen Plattformen dar, die Nachfrage und Angebot von Arbeit zusammenbringen, zum Beispiel Lyft, Uber, Deliveroo oder Freightos (für Frachtverschiffung). Diese Plattformen sehen sich meist nicht als formale Arbeitgeber, obwohl sie Löhne und Arbeitsbedingungen festlegen. Dies stellt ein besonderes Risiko für Rechte von Arbeitnehmer*innen dar.

Dass Häfen als Ganzes automatisiert werden, ist eher unwahrscheinlich. Viele Aufgaben sind weiterhin auf menschliche Fähigkeiten angewiesen, wie das Austarieren von Bewegungen beim Verladen von Containern zum Beispiel, oder zumindest auf ihre Überwachung. Demnach kommt es meist nur zur Fernsteuerung, nicht zur Vollautomatisierung von Prozessen (ITF 2020c). Trotzdem bedeutet dies enorme Veränderungen für die Art der Hafenarbeit und welche

Anforderungen damit verbunden sind. Während Jobs mit mittleren Qualifikationsniveaus weniger werden, wächst der Bedarf an den Rändern, also bei niedrig- und hochqualifizierter Arbeit (ITF 2020e). Dies deckt sich mit Befunden aus der Literatur, wonach häufig ein Kontingent an Kernarbeiter*innen bedarfsweise um weniger qualifizierte Gelegenheitsbeschäftigte ergänzt wird (Turnbull/Wass 2007: 588-589). Gerade an Ingenieur*innen für Automatisierungstechnik fehlt es allerdings oftmals, und auch sonst bedeutet Automatisierung nicht unbedingt mehr Effizienz. Automatisierte Systeme sind weniger flexibel bei Veränderungen im Umschlagsvolumen und erreichen oft schnell den Punkt der Veraltung, was teuren Ersatz notwendig macht. Zudem sind die Systeme Angriffsflächen für Hacker und Viren (ITF 2020c).
Wenn Hafenarbeit sich vom klassischen Bild der körperlichen Schwerstarbeit entfernt, würde das nicht potenziell mehr attraktive Jobs für Frauen in der Branche bedeuten (vgl. z. B. Turnbull 2012)? Auch das sieht die ITF kritisch (ITF 2020a). Wie oben bereits angesprochen, wird bei technologischen Entwicklungen oft keine Rücksicht auf unterschiedliche Bedürfnisse und Eigenschaften der Arbeitnehmer*innen genommen. Wichtiger jedoch scheint, dass die Branchen, die jetzt zunehmend in die Hafenarbeit drängen, also Information and communications technology- (ICT) und andere Technologiefirmen, bisher ebenso von Männern dominiert sind; ihr Anteil liegt bei 85 bis 90 Prozent in den einschlägigen Branchen (Bundesagentur für Arbeit 2020).
Um Digitalisierung und Automatisierung im Sinne aller Beschäftigten zu gestalten, bedarf es dem gezielten Handeln von Regierungen, die in tripartiten Verhandlungen mit Gewerkschaften und Unternehmen folgende Aspekte berücksichtigen sollten (zusammengefasst nach ITF 2020b):

- (Weiter-) Bildung und Schulung bereitstellen und anpassen, um Skill-Gaps zu schließen und neuen Anforderungen gerecht zu werden
- Regeln und ethische Standards in der Entwicklung und Funktionsweise moderner Technik (insbesondere Künstlicher Intelligenz) etablieren
- Datenschutz und Transparenz von Daten und Algorithmen gewährleisten
- Neue Modelle digitaler Eigentumsrechte etablieren, Arbeiter sollten daran teilhaben
- Umweltschutz berücksichtigen: Wenn Automatisierung mehr Effizienz bedeutet, bedeutet das mehr Transport und potenziell mehr Emissionen.

Digitaler Wandel am Standort Bremen
Auch in Bremen ist die zunehmende Digitalisierung der Hafenarbeit deutlich zu erkennen. Die bremischen Häfen dienen als Innovationscluster und ermöglichen vielen Branchen auf globaler Ebene den Wettbewerb. Dementsprechend wurden immer mehr Beschäftigte eingestellt. Durch den ständig wachsenden Land- und Seeverkehr ist die Entwicklung von innovativen Lösungen Pflicht (Ott 2014: 88). Die digitale Entwicklung der Hafenlogistik ist eng mit der *dbh Logistics IT AG* (dbh) verknüpft. Die dbh digitalisiert Logistikketten und ist eines der führenden Unternehmen im Fachbereich Software sowie Beratungen in den Bereichen Zoll und Außenhandel. Mit über 2500 Kunden und ca. 250 Mitarbeiter*innen an acht Standorten hat sie für die Hafenwirtschaft eine große Bedeutung. Die Sicherheit der Waren und diese so schnell und vorsichtig

zum Ziel zu führen, steht an erster Stelle. Neben den Softwarelösungen bietet die dbh weitere Leistungen, wie Beratungen in den Bereichen Zoll und Außenhandel an, damit die Unternehmen weltweit noch erfolgreicher werden (dbh 2020a).
Nach dem Vorläufer *Bremische Häfen GmbH*, die lediglich die Kommunikation verbessern und den Standort Bremen/Bremerhaven stärken sollte, stellte sie eines der ersten weltweiten elektronischen Hafeninformationssystems her (Ott 2014: 90).
Das von der dbh entwickelte System wird heute *Bremer Hafentelematik* (BHT) genannt. Die Bremer Hafentelematik dient seit 1980 der Vereinfachung und Vereinheitlichung von Informationen der Transportbeteiligten in den Häfen Bremens und Bremerhavens (dbh 2020b).
Die heutigen Anforderungen an das Hafeninformationssystem sind in den letzten Jahren gestiegen. Dies erkannte die dbh und sorgte für neue Angebote in den Bereichen Zollabwicklung, Speditionssoftware und Fuhrparkmanagement. Diese Angebote sind an vielen Standorten in ganz Deutschland vertreten. Viele profitieren von dem weltweit führenden System für die Hafenarbeit. Beispielsweise nutzen alle niedersächsischen Seehäfen die Funktion zur Gefahrgutanmeldung. Durch die positiven Resultate wurden mit Hilfe des Terminalbetreibers Eurogate vollautomatisierte Gate-Systeme entwickelt, um die Arbeit am Hafen zu vereinfachen. Ebenso zeigt sich, dass durch die neuen Systeme, beispielsweise für den schienengebundenen Verkehr, die Anlieferung und den Abtransport von Waren per Bahn optimiert wurde und viele weitere Häfen sich beteiligen können. Dies führte zu weiteren Standorten im Bereich des Hafens und gewinnbringende Kooperationen (Ott 2014: 91-92.).
Ein weiteres lokales Beispiel bietet der Autoterminal in Bremerhaven. Mit einem Umschlag von etwa 2,3 Millionen Fahrzeugen im Jahr (BLG LOGISTICS 2020) ist diese internationale Drehscheibe für Autohandel momentan Forschungsfeld für künstliche Intelligenz. In dem Projekt *Isabella 2.0* erforscht das *Bremer Institut für Produktion und Logistik* (BIBA) in Kooperation mit dem Terminalbetreiber *BLG LOGISTICS* und dem Softwareproduzenten *28Apps Software*, wie intelligente Steuerungsalgorithmen zu einem effizienteren Fahrzeugtransport beitragen können (Cece 2020). Neben den Umfuhrprozessen auf dem Hafengelände sind auch die Be- und Entladung der Fahrzeuge auf andere Verkehrsmittel Schwerpunkte des Forschungsprojekts. Mit gesammelten Daten zu u.a. der Anzahl der Mitarbeitenden, anstehenden Wartungsarbeiten, oder den Witterungsbedingungen sollen die Algorithmen optimal den Anforderungen im Hafen angepasst werden. Auch wenn die Steuerungssysteme bisher nur prototypisch angewandt werden, legen die positiven Erfahrungen aus dem Projekt eine langfristige Implementierung dieser neuen Technologien nahe.
In Anbetracht der zunehmenden Automatisierung und Digitalisierung wird nahezu jeder Arbeitsplatz oder jedes Berufsbild verändert. Dennoch zeigen sich bisher auch klare Grenzen der neuen Technologien und der Mensch ist damit noch nicht aus der Hafenarbeit wegzudenken. Gewerkschaften wie die ITF tragen wesentlich dazu bei, dass dieser Wandel nicht nur Arbeitgebern neue Chancen eröffnet, sondern auch für die Arbeitnehmerseite zu verkraften ist und Hafenarbeiter*innen auf lange Sicht neue Perspektiven bietet.

Literatur

BLG LOGISTICS (2020): Autoterminal Bremerhaven. BLG LOGISTICS. Text abrufbar unter: https://www.blg-logistics.com/de/dienstleistungen/umschlagslogistik/terminals/autoterminal-bremerhaven (Zugriff am 11.10.2020).

Bundesagentur für Arbeit (2020): Anteil von Frauen und Männern in verschiedenen Berufsgruppen 2019. Statista. Text abrufbar unter: https://de.statista.com/statistik/daten/studie/167555/umfrage/frauenanteil-in-verschiedenen-berufsgruppen-in-deutschland/ (Zugriff am 05.07.2020).

Cece, Beate (2020): 95.000 Fahrzeuge optimal bewegen. Wirtschaftsstandort Bremen. Text abrufbar unter: https://www.bremen-innovativ.de/2020/09/wie-man-95-000-fahrzeuge-optimal-bewegt/ (Zugriff am 11.10.2020).

dbh (2020a): Profitieren Sie von über 45 Jahren Erfahrung in Digitalisierung. Text abrufbar unter: https://www.dbh.de/ueber-uns/ (Zugriff am 05.07.2020).

dbh (2020b): Bremer Hafentelematik (BHT). Text abrufbar unter: https://www.dbh.de/hafenwirtschaft/bremer-hafentelematik/ (Zugriff am 05.07.2020).

ITF (2020a): New Technologies - The Future of Work for Women? International Transport Workers' Federation. Text abrufbar unter: https://www.itfglobal.org/en/focus/automation/new-technologies---the-future-of-work-for-women (Zugriff am 25.06.2020).

ITF (2020b): Sustainable Automation. International Transport Workers' Federation. Text abrufbar unter: https://www.itfglobal.org/en/focus/automation/sustainable-automation (Zugriff am 05.07.2020).

ITF (2020c): Technology in Ports. Text abrufbar unter: https://www.itfglobal.org/en/focus/automation/technology-in-ports (Zugriff am 25.06.2020).

ITF (2020d): Understanding New Technology. International Transport Workers' Federation. Text abrufbar unter: https://www.itfglobal.org/en/focus/automation/understanding-new-technology (Zugriff am 05.07.2020).

ITF (2020e): Workers, Transport and the Economy. International Transport Workers' Federation. Text abrufbar unter: https://www.itfglobal.org/en/focus/automation/workers-transport-and-the-economy (Zugriff am 05.07.2020).

OECD (2019): The Future of Work: What Do We Know? In: OECD Employment Outlook 2019: The Future of Work. Paris: OECD Publishing, 37-90.

Ott, Reimund (2014): Bremische Hafenlogistik im digitalen Zeitalter. In: Roder, Hartmut/Schwerdtfeger, Hartmut (Hrsg.): Die Zukunft der Bremischen Häfen. Bramsche: Rasch Verlag, 88-95.

Turnbull, Peter J. (2012): Port Labor. In: Talley, Wayne K. (Hrsg.): The Blackwell Companion to Maritime Economics. Oxford, UK: Wiley-Blackwell, 517-548.

Turnbull, Peter J./Wass, Victoria J. (2007): Defending Dock Workers? Globalization and Labor Relations in the World's Ports. In: Industrial Relations, 46 (3), 582-612.

12. Der Bremer Vulkan – ein besonderer Arbeitgeber?

Marc Dremel

Als um 12.05 Uhr am 15. August 1997 die Arbeit auf dem Werftgelände des Bremer Vulkans niedergelegt wurde, bedeutete das nicht nur das Aus für einen der renommiertesten Schiffsproduzenten, welcher die Arbeits- und Heimatstätte vieler „Vulkanesen“ war, zugleich bestimmte es auch das Ende der Schiffsbauära an der Unterweser. Diverse Straßennamen und die Überreste von Bahnschienen erinnern noch heute an die einst rege Schiffsbautätigkeit im Bremer Norden. Tausende, viele davon angeworben und zugewandert, ließen sich im Umfeld der Werft nieder und lebten direkt oder indirekt vom Schiffsbau. Über viele Generationen hinweg war der Vulkan einer der wichtigsten Arbeitgeber im Bremer Norden und die Abhängigkeit der Vegesacker*innen von ihm war omnipräsent (Behling/Thiel 1997: 5). Bei einer genaueren Betrachtung des Themenkomplexes stechen allerdings auch vereinzelt negative Assoziationen heraus: Rückenbeschwerden, Herzerkrankungen und psychische Belastungen sind nur ein kleiner Ausschnitt dessen, worunter Teile der Produktionsbelegschaft noch viele Jahre nach der Schließung litten (Hien et al. 2007: 41). Aufgrund dieses Balanceaktes zwischen Heimatstätte der „Vulkanesen“ und kapitalistischer Verwertungslogik erschließt sich nun die Frage, inwiefern der Bremer Vulkan ein besonderer Arbeitgeber war.

Die Geschichte des Vulkans startet im Jahr 1805 mit einem Schiffsbaubetrieb, welcher zunächst hölzerne Schiffe und ab dem Jahr 1844 auch Eisenschiffe fertigte. In den darauffolgenden Jahrzehnten avancierte der Bremer Vulkan zu einem wirtschaftlich starken, international gefragten, stadtteilprägenden und immer weiter expandierenden Arbeitgeber. Darüber hinaus beeinflusste der Betrieb die politische Ökonomie der Nordbremer Bezirke enorm. Mit über 22 Tausend Angestellten, insgesamt über Eintausend produzierten Schiffen und den sich darum entwickelnden Firmen, welche als Zulieferer fungierten, nahm er eine tragende Rolle in der europäischen Schiffsproduktion ein. Neben der ökonomischen Ebene hatte der Bremer Vulkan auch auf kultureller Ebene eine besondere Bedeutung. Für viele Arbeiter*innen stellte der Konzern nicht nur einen einfachen Arbeitgeber dar, sondern entwickelte sich zu einer zweiten Heimatstätte, in der man Freundschaften schloss und sich gemeinsam als „Vulkanesen“ identifizierte. Doch nicht nur für die Personen, die unmittelbar mit dem Bremer Vulkan in Berührung kamen hatte er eine einmalige Bedeutung, auch fungierte er für das gesamte Bundesland Bremen als ein Aushängeschild (Thiel 2009: 7).

Seit Beginn der 1980er Jahre waren sowohl Bremen als auch die anderen norddeutschen Bundesländer stark von den Folgen einer sich verschärfenden Strukturkrise der Schiffsbauindustrie betroffen. Die global wirkende Ursache dieser Krise war die zunehmende Konkurrenz der ostasiatischen Werften, welche durch staatliche Unterstützung und Überkapazitäten den Marktpreis - erheblich unter den tatsächlichen Kosten der deutschen Werften - bestimmte. Die Werften und deren Zulieferungsbetriebe spielten nicht nur eine wirtschaftliche Rolle als Arbeitgeber, sondern waren auch politisch und gesellschaftlich traditionell von großer Relevanz. Die Betriebe und ihre Belegschaften waren einflussreich in den Organisationen der Arbeiterbewegung und in der Sozialdemokratischen Partei. Dass in Bremen einmal keine Schiffe mehr

produziert werden können, war für Politik und Gesellschaft zu diesem Zeitpunkt nicht vorstellbar (Schummer 1996: 49).
Im Sommer 1995 geriet der Bremer Vulkan in eine tiefe Krise, die auch durch die umfangreiche finanzielle Hilfe des Senats nicht aufgehalten werden konnte, sondern sich innerhalb eines Jahres kontinuierlich verschlimmerte. Die großen Geschäftsbereiche des Konzerns waren Verlustbringer. Über dem maroden Fundament des Konzerns aber lag seit Jahren die glänzende Oberfläche einer guten Liquidität aus Kapitalerhöhungen durch Staatssubventionen und Ostwerften-Beihilfe. Der Vorstand des Vulkans erklärte Ende Juni 1995 vor den Aktionären, die Lage sei glänzend und weigerte sich selbst, die eindeutigen Hinweise auf eine nahende Liquiditätskrise anzuerkennen (Kuhn 1998: 335).
Die Landesregierung hat bis zum Schluss alles darangesetzt, die Wahrheit nicht selbst aussprechen zu müssen: dass der Bremer Vulkan schon lange vor dem Aus stand. Für die Politik hatte der Erhalt von möglichst vielen Arbeitsplätzen in der Werftindustrie absolute Priorität, im Ergebnis wurde für über 1,5 Milliarden D-Mark Arbeit staatlich „gekauft". Die Angst vor den politischen Konsequenzen bestimmte das Handeln des sozialdemokratisch geführten Senats, da eine objektive Perspektive auf die Liquiditätsverhältnisse des Bremer Vulkans nicht mehr gegeben war und die Aufrechterhaltung der Arbeitsplätze durch die staatliche Subventionspolitik lediglich dazu diente, den politischen Rückhalt nicht zu verlieren. Der verlustbringende Bremer Vulkan hatte Ende des 20. Jahrhunderts nie eine Chance, zu einem wirtschaftlich stabilen maritimen Technologie-Konzern zu wachsen (Kiesel 1997: 117).
Dennoch war der Untergang des strukturprägenden Konzernes ein enormer Schock für Bremen und insbesondere für den arbeitenden Bevölkerungsteil des strukturschwachen Bremer Nordens. Die Verantwortlichen in Wirtschaft und Politik taten nach den erfolglosen Rettungsversuchen alles daran, die „Ära Vulkan" schnellstmöglich vergessen zu machen. Zurück blieben die 2500 Arbeitnehmer*innen, die in die Arbeitslosigkeit entlassen und mit den physischen und psychischen Folgen des Beschäftigungsverhältnisses allein gelassen wurden. Ein Versuch der Auseinandersetzung mit den Folgen des Konkurses und der „knüppelharten Zeit" liefert die Studie von Wolfgang Hien et al. (2007): „Ein neuer Anfang wars am Ende nicht. Zehn Jahre Vulkan-Pleite: Was ist aus den Menschen geworden?".
Diese Studie thematisiert unter anderem die Lebenssituation der ehemaligen „Vulkanesen" unmittelbar nach und zehn Jahre nach der Schließung des Konzerns sowie die aus der dortigen Arbeit resultierenden körperlichen Beeinträchtigungen und Erkrankungen. Die Grundgesamtheit der Studie bestand aus der letzten noch lebenden Produktionsbelegschaft der Werft und umfasste insgesamt 366 Personen. Der allgemeine Gesundheitszustand bzw. das subjektive Empfinden des eigenen körperlichen und seelischen Zustandes der befragten Personen verbesserte sich mit zunehmender Zeit deutlich. Kurzzeitig nach Schließung der Werft gaben zehn Prozent an, dass ihr Gesundheitszustand sehr schlecht sei, knappe zehn Jahre nach Betriebsende waren es dagegen lediglich noch 3,2 Prozent. Hingegen gaben 27 Prozent zum ersten Untersuchungszeitpunkt einen guten Gesundheitszustand an, während es zum zweiten Zeitpunkt im direkten Vergleich mehr als zehn Prozent mehr waren. Vermutlich wurde dieses Ergebnis erreicht, weil sich die Arbeitsintensität und Belastung über den Zeitraum verringerten. Ein mutmaßlicher Indikator hierfür ist das Erreichen des Rentenalters und das damit einhergehende Ausscheiden aus der Berufswelt (Hien et al. 2007: 39).

Besonders auffallend sind die konträren Krankheitsbilder zur vergleichbaren Industriearbeit: im Jahr 2006 gaben 44,8 Prozent der „Vulkanesen“ an, in den letzten zwölf Monaten mindestens drei Monate täglich an Rückenschmerzen zu leiden, im Vergleich hierzu waren es in ähnlichen Branchen rund sechs Prozent weniger. Ebenso gaben 18,4 Prozent der am Vulkan arbeitenden Personen an, von Herzerkrankungen betroffen zu sein, auch hier sind es bei anderen Industriearbeiter*innen mit 12,8 Prozent signifikant weniger. Am auffälligsten sind jedoch die psychischen Belastungen, beschrieben als depressive Episoden. In vergleichbaren Industrien gaben circa zwölf Prozent an, an diesen erkrankt zu sein. Beim Bremer Vulkan hingegen gab fast jede*r Dritte*r an, mit diesem Krankheitsbild umgehen zu müssen. Anzumerken ist zusätzlich, dass bei den schriftlichen Fragebögen nicht explizit nach Lungenerkrankungen gefragt wurde, bei mündlichen Interviews stellte sich allerdings heraus, dass ein Großteil der ehemaligen Belegschaft von massiven Atemwegserkrankungen betroffen war. Bei vielen dieser Personen wurden Asbest-Schatten im Röntgenbild festgestellt (Hien et al. 2007: 41).
Bei durchweg allen Krankheitsbildern liegen die Zahlen der ehemaligen Werftarbeiter*innen deutlich höher als der Bundesdurchschnitt der Industriearbeiter*innen. Zurückzuführen ist dies auf die enorm harten Arbeitsbedingungen, wie beispielsweise die ständige Lärm- und Staubbelastung, die durch das Sägen und Schweißen verursacht wurde. Der stetige Wettkampf, dauerhaft Akkordarbeit zu leisten, war nicht nur eine psychische Belastung, sondern führte auch immer wieder zu kleineren und größeren Verletzungen. Dieser Wettkampf wurde durch mindestens zwei Ebenen hervorgerufen: zum einen durch den wirtschaftlichen Wettstreit, das nächste Schiff möglichst kostengünstig und zeitnah zu produzieren und damit konkurrenzfähig im kapitalistischen System zu bleiben. Zum anderen wurde der Konkurrenzdruck innerhalb der eigenen Werft zwischen den einzelnen Arbeitnehmer*innen als extrem hoch empfunden – konnten die vorgegebenen Ziele nicht erreicht werden, musste damit gerechnet werden, ersetzt zu werden:

> *„Du hast ja manchmal auch kein Kran gekriegt, kurz vor der Probefahrt. Dann hieß es ‚Alles an Bord schleppen‘. So, dann hast du die Sachen an Bord geschleppt, und wenn du nicht gut gearbeitet hast, dann bist de das nächste Mal nicht dabei gewesen, und wir wollten Geld verdienen.“ (Hien et al. 2007: 19).*

Dieses von negativen Erfahrungen geprägte Bild spiegelt jedoch nicht die kollektive Meinung der ehemaligen Arbeiter*innen wider: während die nach der Schließung in Arbeitslosigkeit verfallenden Personen und diejenigen, die mit körperlichen Beeinträchtigungen und Erkrankungen zurückgelassen wurden, den Bremer Vulkan negativ assoziieren und noch sehr präsent im Gedächtnis haben, gibt es auch ein Gegenüber: Personen, die nach dem Konkurs zeitnah in ein neues Arbeitsverhältnis wechseln konnten oder nach mehrjähriger Arbeit in diesem Konzern in die Altersrente entlassen wurden. Diese sahen den Bremer Vulkan zwar als eine „knüppelharte“, aber auch als eine gute Zeit an. Ein Großteil dieses Personenkreises konnte mit der „Ära Vulkan“ abschließen und vertritt heute einen eher distanzierteren Blick auf die damalige Zeit (Hien et al. 2007: 19).

Letztendlich ist davon auszugehen, dass der Bremer Vulkan in vielerlei Hinsicht einen besonderen Arbeitgeber darstellte. Vor allem die wirtschaftliche Rolle, die dem Konzern zukam, prägte den Bremer Norden maßgeblich. Er entwickelte sich generationsübergreifend zu einem der wichtigsten Arbeitsgeber in einem sonst strukturschwachen Stadtteil, bildete die strukturellen Rahmenbedingungen für weitere Zulieferungsbetriebe und schuf somit eine hohe Kapazität direkter sowie indirekter Arbeitsplätze. Die letzten Jahre vor dem Konkurs wurde politisch probiert, diese Arbeitsplätze krampfhaft aufrechtzuerhalten, was die hohe Relevanz des Konzerns für das gesamte Bundesland verdeutlicht. Hieraus erschließt sich allerdings die Frage, weshalb partout daran festgehalten wurde, den unumgänglichen Untergang des Unternehmens zu verhindern und nicht mit selbigem Nachdruck versucht wurde, den vielen Arbeiter*innen eine bessere Perspektive zu gestalten, als in die Arbeitslosigkeit entlassen und mit den psychischen und physischen Folgen allein gelassen zu werden.
Auch auf kultureller Ebene wurde Vegesack extrem vom Bremer Vulkan disponiert, eine Identifikation hiermit fand nicht nur von den Arbeiter*innen selbst statt, sondern auch von anderen Einwohner*innen. Viele Freundschaften entstanden, Gastarbeiter*innen fanden über den Arbeitgeber Zugang zum Stadtteil Vegesack und viele empfanden ihren Arbeitsplatz als zweite Heimatstätte. Diese Identifikation ist etwas Besonderes, jedoch nichts Einmaliges. Es lassen sich Parallelen mit anderen stadtteilprägenden Großindustrien wie dem Bergbau in Nordrhein-Westfalen erkennen. Schlussendlich steht aber die Verwertungslogik im neoliberalen Wirtschaftssystem im Vordergrund, auch wenn der Bremer Vulkan in Teilen einen besonderen Arbeitgeber darstellte, erreichte er seinen wirtschaftlichen Erfolg auf Kosten der Gesundheit seiner Belegschaft.

Literatur

Behling, Helmut/Thiel, Reinhold (1997): Bremer Vulkan. Ende einer Ära. Bremen-Aumund: Hauschild.

Hien, Wolfgang/Spalek, Rolf/Joussen, Ralph/Funk, Gudrun/Von Schilling, Renate/Helmert, Uwe (2007): Ein neuer Anfang wars am Ende nicht. Zehn Jahre Vulkan-Pleite: Was ist aus den Menschen geworden? Hamburg: VSA-Verlag.

Kiesel, Wolfgang (1997): Bremer Vulkan Aufstieg und Fall. 200 Jahre Schiffbaugeschichte. Delmenhorst: KSZB Verlag.

Kuhn; Hermann (1998): Bericht des Untersuchungsausschusses „Bremer Vulkan". Bremen: Bremische Bürgerschaft. Abrufbar unter: https://www.bremische-buergerschaft.de/uploads/media/uabremervulkan.pdf (Zugriff am 25.05.2020).

Schummer, Carl Heinz (1996): Werftpolitik in Bremen nach 1945. Bremen: KUA.

Thiel, Reinhold (2009): Die Geschichte des Bremer Vulkan 1805-1997, Band 3. Bremen: Hauschild.

Teil 4: Hafen- & Stadtentwicklung

13. Stadtentwicklung in Bremen-Nord in Folge der Werftenkrise

Moritz Lucas & Luca Orlando

Die Stadtentwicklung in Bremen-Nord steht aufgrund der tiefgreifenden wirtschaftlichen Veränderungen in Folge der Werftenkrise vor großen Herausforderungen. So geht mit den zahlreichen Betriebsschließungen in Folge der Krise ein erheblicher wirtschaftlicher Bedeutungsverlust für den einst industriell geprägten Bremer Norden einher. Am deutlichsten ist dies am Verlust der Arbeitsplätze zu erkennen, so kommen auf 100 Einwohner*innen in Bremen-Nord nur noch 19 Arbeitsplätze, während es in der Gesamtstadt Bremen im Vergleich 54 sind (Andreas et al. 2016: 3). Aufgrund des starken Rückgangs der Arbeitsplätze in Bremen-Nord kam es zu erhöhter Arbeitslosigkeit, Abwanderungen und Kaufkraftverlusten, welche sich wiederum zu wirtschaftlichen und sozialen Problemen formierten (Andreas et al. 2016: 11). Bezeichnend dafür sind die sozialen Brennpunkte, welche sich in den letzten Jahrzehnten in Bremen-Nord herausbildeten und für eine negative Medienwahrnehmung des Stadtbezirks verantwortlich sind. Das bekannteste Beispiel dafür ist die Grohner Düne (Brandt 2019). Welche Anstrengungen wurden also in den letzten Jahrzehnten unternommen, um mit dem Strukturwandel und den damit einhergehenden wirtschaftlichen und sozialen Problemen in Bremen-Nord umzugehen?

Bremen-Nord ist aufgrund seiner beschriebenen Entwicklung seit mehr als zwei Jahrzehnten im Fokus von Politik, Verwaltung und Verbänden. Diese Akteure versuchten durch zahlreiche Programme, Initiativen und Arbeitskreise die Lage im Stadtbezirk zu verbessern. Im Folgenden werden einige der Schlüsselprojekte, die im Rahmen der Initiativen umgesetzt wurden, genauer betrachtet.

Auf dem ehemaligen Gelände der Roland-Kaserne im Stadtteil Vegesack wurde 1999 die Jacobs University (ehemals International University Bremen – IUB) gegründet. Eine private internationale Hochschule mit derzeit 1396 Studierenden aus 110 Ländern. Nach anfänglichen Schwierigkeiten in der Finanzierung, sicherte 2006 die Jacobs Foundation mit einer Zuwendung von 200 Mio. € den weiteren Betrieb der Universität. Neben der Universität entstand 2010 ein Gewerbepark für technologieorientierte Unternehmen und Neuausgründungen der Universität unter dem Namen „Science Park“. Bis zum jetzigen Zeitpunkt fanden mehrere Gespräche mit potentiellen Investoren*innen statt, welche aber bis hier her zu keinem Ergebnis geführt haben. Aktuelle Planungen sehen dort eine Erweiterung der mittlerweile stark wachsenden Jacobs University vor. Die Neuansiedelung der Universität und des „Science Parks“ sollte dem Strukturwandel entgegenwirken, indem ein neuer Anziehungspunkt für Studierende, Mitarbeiter*innen und technologieorientierte Unternehmen in Bremen-Nord geschaffen wurde (Andreas et al. 2016: 64-66; Weth 2018b).

Auf dem Gelände der ehemaligen Vulkan-Werft und der Bremer Woll-Kämmerei (BWK) wurden nach Erwerb der Flächen durch die Stadt Bremen Gewerbeflächen entwickelt. Vorgesehen war hier einen Standort für das produzierende Gewerbe zu schaffen. Heute finden sich dort Unternehmen aus dem Bereich der Produktion, Dienstleistung, Logistik, verarbeitendem Gewerbe und Handwerk. Daneben wurden die gründerzeitlichen Produktionsgebäude der BWK erhalten, hier sollen Büros und Flächen für Events und Gastronomie entstehen (WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH 2020). Anfang dieses Jahres wurden Pläne vorgestellt einen Berufsschulcampus auf dem Gelände anzusiedeln und dafür einige der bestehenden Berufsschulen aus dem Bremer Norden und Westen dorthin umzusiedeln. In Verbindung mit einem Boulevard und einer in die historischen Gebäude integrierten Schwimmhalle soll dort ein neuer Anziehungspunkt für Blumenthal entstehen (Harm 2020). In direkter Nachbarschaft dazu liegt das Gelände der ehemaligen Vulkan AG. Das Trockendock der ehemaligen Vulkan AG wurde durch die Lürssen Werft weiter genutzt und daneben die weiteren Flächen als Gewerbeflächen vermarktet. Heutzutage finden sich auf dem Gelände 59 Betriebe aus den Bereichen Metall-, Maschinen-, und Anlagenbau, Autoumschlag und Windenergie. Bereits 2003 waren 70% der ehemaligen Arbeitsplätze wiederhergestellt (Die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa 2003).

Das Einkaufszentrum Haven Höövt auf dem Gelände der ehemaligen Lürssen Werft im historischen Hafen von Vegesack wurde 2003 eröffnet. Mit 37.000m² Verkaufsfläche für 70 Geschäfte ist es das größte Einkaufszentrum für Bremen-Nord. Die Größe des Objektes führte aber auch gleichzeitig zu seinem Untergang, denn durch die Konkurrenz der 2008 eröffneten Waterfront (zur Entstehung der Waterfront siehe auch Reckels in diesem Heft), kam es zu vermehrtem Leerstand und letztendlich zur Insolvenz des Betreibers im Jahr 2012. Beim Bau des Einkaufszentrums wurde die von der zuständigen Baubehörde ausgegebenen Verkaufsflächenbeschränkung sehr stark überschritten, ermöglicht wurde dies durch eine fehlerhafte Berechnung der zur Verfügung stehenden Verkaufsfläche. Da dieser Missstand aber erst nach der Insolvenz bekannt wurde und die Baubehörden bei einem neuen Käufer diese Beschränkung geltend machen würden, fand das „Haven Höövt“ lange Zeit keinen Käufer (Brandt 2016). Mittlerweile wurde das „Haven Höövt“ von der Wesbau GmbH gekauft. Diese möchte, um die Vorgaben der Baubehörde einzuhalten, den vorderen Teil des Einkaufszentrums abreißen und auf dem Gelände ein neues Quartier aufbauen, welches Wohnungen und Platz für Praxen und Restaurants bieten soll (Weth 2018a).

Um die Attraktivität des Tourismus rund um den Vegesacker Hafen zu stärken wurde die Einrichtung einer „Maritimen Meile“ forciert. Zentral waren dabei drei verschiedene Kernelemente. Eines davon ist das „Schulschiff Deutschland“, dass 1995 in den Vegesacker Hafen verholt wurde und ein Hotel beherbergt. Des Weiteren wurde 2009 die „gläserne Werft“ in Leben gerufen. Hier konnten die Besucher*innen auf dem ehemaligen Vulkan Gelände Einblicke in den Bootsbau erlangen. Das Projekt wurde aber aus finanziellen Gründen bereits 2012 wieder stillgelegt. Das dritte Element bildet das 2015 eröffnete „Spicarium“. In diesem Museum wurden den Besucher*innen die historische Entwicklung des Hafens sowie Bezüge zu aktuellen Themen des Bootsbaus nähergebracht. Doch auch diese Einrichtung musste 2015 aufgrund zu geringer Besucher*innenzahlen schließen (Andreas et al. 2016: 69-72). Heute findet sich hier das „Vegesacker Geschichtenhaus“, in dem mit schauspielerischen Elementen den Besucher*innen die Geschichte des Hafens vermittelt wird (Burghart 2017).

In den letzten Jahrzehnten gab es zahlreiche Versuche durch städtebauliche Projekte und Elemente der Stadtentwicklung die benachteiligte Situation Bremen-Nords hin zu einer positiven Entwicklung zu bewegen. Dabei sind die hier aufgeführten Projekte nur ein Auszug der bekanntesten Initiativen. Einige dieser Projekte hatten durchaus einen positiven Effekt auf die wirtschaftliche Entwicklung Bremen-Nords, wie zum Beispiel das Gelände der ehemaligen BWK oder der Vulkan AG oder auf die soziale Entwicklung wie zum Beispiel die Jacobs University. Aber andere Projekte scheiterten und hatten nicht den gewünschten positiven Effekt auf den Stadtbezirk. Beispielhaft ist hier das ehemalige Einkaufszentrum „Haven Höövt", bei dem die fehlerhafte Planung zu einer Fehlinvestition führte. Auch Teile der „Maritimen Meile" zählen zu den gescheiterten Projekten. Insgesamt blieb die erhoffte Trendwende aus. Es lassen sich zwar sehr geringe Tendenzen der Besserung erkennen, doch sind diese mit Vorsicht zu betrachten. In den letzten Jahren stieg zwar die Zahl der Arbeitsplätze, jedoch kann diese Entwicklung leider nicht mit der Gesamtstadt oder den Umlandgemeinden mithalten. Der Bevölkerungsschwund konnte zwar gestoppt werden, allerdings ist dies hauptsächlich auf Migration aus Drittstaaten zurückzuführen. Ein weiterer besorgniserregender Trend ist die zunehmende Segregation. Die Armut konzentriert sich in den Stadtteilen Grohn, Blumenthal und Lüssum-Bockhorn während in den Stadtteilen St. Magnus und Lesung auch im Vergleich zur Gesamtstadt, eher einkommensstärkere Bevölkerungsschichten leben (Andreas et al. 2016: 106). Insgesamt müssen die politischen Akteure für Bremen-Nord noch einige Weichen in die richtige Richtung stellen, um den Strukturwandel in Folge der Werftenkrise zu bewältigen.

Literatur

Andreas, Verena/Böhme, René/Fortmann, Fabian/Nischwitz, Guido (2016): Bremen-Nord: Chancen zur Neupositionierung nutzen! Zwischenbilanz-Perspektiven-Gesamtstrategie. Reihe Arbeit und Wirtschaft in Bremen, No. 16, Institut Arbeit und Wirtschaft (IAW), Universität Bremen und Arbeitnehmerkammer Bremen, Bremen, 3, 11, 64-66, 69-72, 106

Brandt, Patricia (2016): Die ungewisse Zukunft des Haven Höövt. Umnutzung oder Abriss? In: Weser-Kurier 2016, 11.01.2016 Text abrufbar unter: https://www.weser-kurier.de/region/die-norddeutsche_artikel,-Die-ungewisse-Zukunft-des-Haven-Hoeoevt-_arid,1288401.html (Zugriff am 28.05.2020).

Brandt, Patricia (2019): Nach Vorfall an der Grohner Dühne: Polizeibeamte ernten Respekt. Parteien fordern Aufklärung. In: Weser-Kurier 2019, 08.01.2019. Text abrufbar unter: https://www.weser-kurier.de/region/die-norddeutsche_artikel,-nach-vorfall-an-der-grohner-duehne-polizeibeamte-ernten-respekt-_arid,1797204.html (Zugriff am 27.05.2020).

Burghart, Merle (2017): Das Vegesacker Geschichtenhaus – wenn Vergangenheit zum Leben erwacht. Living History trifft auf gemeinnützige Einrichtung. Text abrufbar unter: https://www.wfb-bremen.de/de/page/stories/standortmarketing/lebensqualitaet/bremen-nord-das-vegesacker-geschichtenhaus-wenn-vergangenheit-zum-leben-erwacht (Zugriff am 27.05.2020)

Die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa (2003): Gewerbegebiet Bremer Vulkan. Aus der Sitzung der Wirtschaftsförderungsausschüsse. Text abrufbar unter: https://www.senatspressestelle.bremen.de/detail.php?gsid=bremen146.c.15028.de&asl=bremen146.c.25714.de (Zugriff am 27.05.2020).

Harm, Karin (2020): Ein Berufsschulcampus für Blumenthal. Mehrere Berufsschulen sollen auf dem BWK-Gelände untergebracht werden. Die ersten Pläne kommen gut an. In: Weser-Report 2020, 20.01.2020. Text abrufbar unter: https://weserreport.de/2020/01/bremen-bremen/stadtteile/nord/ein-berufsschulcampus-fuer-blumenthal/ (Zugriff am 27.05.2020)

Weth, Christian (2018a): Haven Höövt ade: Quartier für 600 Menschen geplant. Neues Wohnviertel in Bremen-Nord. In: Weser-Kurier 2018, 09.02.2018. Text abrufbar unter: https://www.weser-kurier.de/region/die-norddeutsche_artikel,-haven-hoeoevt-ade-quartier-fuer-600-menschen-geplant-_arid,1698634.html (Zugriff am 28.05.2020).

Weth, Christian (2018b): Neues Gelände für die Jacobs University. Erweiterungspläne vorgestellt. In: Weser-Kurier 2018, 10.04.2018. Text abrufbar unter: https://www.weser-kurier.de/region/die-norddeutsche_artikel,-neues-gelaende-fuer-die-jacobs-university-_arid,1718674.html (Zugriff am 27.05.2020).

WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH (2020): BWK Bremer Wollkämmerei. Modernes Arbeiten in historischem Ambiente. Text abrufbar unter: https://www.wfb-bremen.de/de/page/grundstuecke-und-immobilien/gewerbeflaechen-bremen/bremer-wollkaemmerei (Zugriff am 27.05.2020).

14. Stadtentwicklungsprojekte – die Bremer Überseestadt und die Hamburger HafenCity im Vergleich

Isabel Lüders

In diesem Beitrag geht es um die verschiedenen Ansätze von Stadtentwicklungsprojekten von Hafenstädten. Der Schwerpunkt liegt auf der Betrachtung und dem Vergleich von Maßnahmen zur Gestaltung der Hamburger HafenCity und der Bremer Überseestadt. Die Bremer Überseestadt ist ein Ortsteil im Stadtteil Walle, welcher in der Geschichte Bremens als Freihafen und Handelshäfen genutzt wurde. In den 1970er Jahren nahmen die Handelshäfen jedoch an Bedeutung ab, viele Hafenflächen wurden nicht mehr genutzt, so wurde die sogenannte *„waterfront revitalization“* angewendet, um ehemalige Hafenareale neue Attraktivität zu verleihen. Ähnlich wie die bekannte Hamburger HafenCity wurde die Überseestadt seit den 1990er Jahren modern geplant, zu einer gemischten Nutzung von Wohnen, Arbeit und Dienstleistungen, attraktiv am Wasser gelegen.

Veränderungen und stadtplanerische Maßnahmen der Hafenstädte

Im Zuge der Globalisierung veränderten sich die Häfen. Für die jeweiligen Hafenstädte kennzeichnete sich das zum einem in einem neuen transnationalen Verhältnis, sowie der Verflechtungen über Netzwerke. Zum anderen kam es zur Deindustrialisierung der von besonders für die Schifffahrt verantwortlichen Bereiche und Stadtteile, neuen finanziellen Strukturen und der Veränderung der Hafengebiete als solche (Schubert 2008: 25-30). Gleichzeitig brachte dieser geschichtliche Wandel Transformationsprozesse der Hafenstädte hervor. So spielte in vielen Hafenstädten der Hafen als solcher kaum noch eine Rolle, die Schiffe und Hafenbecken wurden immer größer, wodurch Städte wie Bremen nicht mehr einfach mit ihren Konkurrenten mithalten konnten. Häfen wurden weiter in Richtung Meer verlagert, ehemalige Industrien brachen daher weg und es kam zu einer steigenden Arbeitslosigkeit in der Hafenbranche.

Jede Hafenstadt ist unterschiedlich, im Allgemeinen sind sie sich aber auch in vielerlei Hinsicht sehr ähnlich. Dies zeigt sich unter anderem in ihrer Ökonomie, ihrer Offenheit gegenüber anderen Kulturen und ihrem maritimen Charakter, welcher sich noch heute wiederfinden lässt, so wird noch immer von Hansestädten und den „Hanseaten“ gesprochen, auch maritime Traditionen wie zum Beispiel das Bremer Schaffermahl wird seit 1545 aufrecht erhalten (Warsewa 2017: 153-156).

Es ist eine globale Umwandlung bzw. Transformation vieler Hafenstädte festzustellen. Es wird auf die vorherigen Veränderungen der Häfen reagiert und belebt die Hafengebiete in einer veränderten Form, mit neuen Nutzungen, zu einer Aufwertung der Stadtteile im stadtplanerischen Sinne. Erste Revitalisierungsprozesse begannen in den 1960er Jahren in den USA mit Projekten für den Tourismus, wie Hotels und Freizeitangebote. Weltweit werden Hafengebiete revitalisiert, mit dem Ziel, diese besser in die Stadt einzugliedern (Schubert 2008: 32).

Stadtentwicklung der Hamburger HafenCity

Die Hamburger HafenCity umfasst ein Gebiet von 157 Hektar (ha) und gehört zum Stadtteil Hamburg-Mitte, erstreckt sich entlang der Elbe und ist zentral an die Innenstadt angebunden (HafenCity Hamburg 2020a). Ziel war es ein neues Zentrum zu schaffen und den maritimen Charakter der Stadt zu verstärken. Für den Masterplan der HafenCity fand ein Ideenwettbewerb statt (Schubert 2008: 39). Die Überlegungen zielten ebenso wie andernorts auf eine Mischnutzung ab. Ein erster Bebauungsplan entstand wie der Masterplan im Jahre 2000. Gebaut wurden viele Büros und Wohnungen, in zentraler und luxuriöser Lage, Kultur- und Freizeitangebote finden sich ebenso wie touristische Angebote. Letztere fanden 2017 mit der Eröffnung der Elbphilharmonie einen Höhepunkt und galt fortan als neues Wahrzeichen. Die HafenCity besteht hauptsächlich aus Neubauten, da Überflutungspläne neu berücksichtigt werden mussten und zudem sahen die Stadtplaner*innen die meisten der alten Gebäude wie zum Beispiel ehemalige Schuppen nicht erhaltenswert (HafenCity Hamburg 2020b).

Soziale Wohnsegregation in der HafenCity?

Wie die Bevölkerung der umliegenden Stadtteile ist auch die HafenCity sozial und kulturell heterogen. Allerdings ist die soziale Zusammensetzung der HafenCity mit den luxuriösen Wohnungen verknüpft, wodurch deutlich wird, dass hier besonders Menschen mit einem höheren Einkommen wohnen. Betrachtet man die amtlichen Statistiken wird dies auch an dem Anteil der Leistungsempfänger*innen nach SGB II deutlich. Betrug im Dezember 2018 der Anteil an Leistungsempfänger*innen für die HafenCity 10,7%, waren es in den anliegenden Stadtteilen Veddel 23,4% sowie in Rothenburgsort 18,7% (Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein 2018). Die soziale Wohnungsquote Hamburgs liegt bei Neubauten bei 30%, die sozialen Wohnungen ballen sich unter anderem am Baakenhafen.

Stadtentwicklung der Bremer Überseestadt

Das Gebiet der Bremer Überseestadt, im Stadtteil Walle ist mit 288 ha deutlich größer als die Hamburger HafenCity. Stadtplanerische Überlegungen für die Hafengebiete begannen mit der Verfüllung des Überseehafens im Jahr 1998, der Masterplan für die Überseestadt wurde jedoch erst 2003 fertiggestellt (Wirtschaftsförderung Bremen 2020b). Die Lage der Überseestadt ist ebenfalls zentral, direkt angrenzend an die Innenstadt. Dieser Vorteil wurde ab 2006 mit der Anbindung der Straßenbahn sowie durch den Ausbau von Straßen verstärkt.

Im Gegensatz zu Hamburg sind die Bremer Stadtplaner*innen auch sehr darauf bedacht die historischen maritimen Gebäude wie Speicher und Schuppen zu erhalten, zwar wurde der Großteil der Überseestadt neu bebaut, die einzelnen Strukturen waren aber jeweilige Meilensteine der Planung. So beinhaltet der Speicher XI das Hafenmuseum, sowie unter anderem einen Teilbereich der Hochschule für Künste und weitere Freizeitangebote. Der Speicher I wurde ebenfalls zu Büro- und Gewerbeeinheiten umfunktioniert. Auf dem Gebiet des Holz- und Fabrikenhafens wurden alte Bauten wie z. B. die Roland Mühle und die alte Feuerwache erhalten, letztere beinhaltet heute ein Restaurant. Im Schuppen I entstand eine Mischnutzung aus Gastronomie, Freizeitangeboten und Ausstellung von Automobilen.

Ähnlich wie in Hamburg zielten die stadtplanerischen Maßnahmen im Masterplan jeweils auch auf quartiersbezogene Nutzungen ab. So wurde für die Hafenvorstadt innerhalb des Masterplans insbesondere Dienstleistungsflächen, sowie gewerbliche Nutzung vorgesehen. Das Quartier Weserufer wurde hingegen als Industriezone für Nahrungsmittel beschrieben. Auf dem Gebiet des Frischezentrums entstand ab 2002 der Großmarkt für Lebensmittel. Auf dem Gebiet des Holz- und Fabrikenhafen wurde die industrielle und gewerbliche Nutzung erhalten. Die Flächen des Speicherhofs werden für Logistik, Dienstleistung und Gewerbe genutzt. Auch im Quartier Überseetor finden sich überwiegend Dienstleistungsbetriebe, ebenso wie hochgeschossige Wohnhäuser. Im Bereich des Europahafens entstanden verschiedene Nutzungen, so gibt es sowohl Platz für Dienstleistungen und Wohnungen, Ziel war es aber auch Kultur- und Freizeitangebote zu schaffen, ebenso wie öffentliche touristische Angebote. Ein Beispiel für ein touristisches Event ist der Red Bull Flugtag, der im Jahr 2018 am Europahafen stattfand.
Wenn man sich die Entwicklung der Überseestadt anguckt wird deutlich, dass sie im Gegensatz zur HafenCity nicht auf Tourismus abzielt. Die Freifläche am Europahafen, die noch 2018 für den Flugtag genutzt wurde, wird aktuell bebaut.
Der Ansatz der Überseestadt ist ein anderer, zwar wurde ein „Mixed-use“ Ansatz gewählt, die beschlossenen Projekte und Neubauten zielen jedoch insbesondere auf die Schaffung von Wohnraum und Büros ab. Zudem gab es Maßnahmen zur Begrünung von Flächen, wie dem Franz-Pieper-Karree und ab 2019 auch der Strandpark Waller Sand als Erholungsgebiet. Gastronomie, sowie einige Kultur- und Freizeitangebote vervollständigen das Angebot. Das maritime Ambiente soll zum Flanieren einladen. Die Anwohner werden in Bürgerbeteiligungsverfahren in die Entwicklung der Flächen miteingebunden. So kam es zu Projekten wie beispielsweise dem 2014 entwickelten Überseepark – eine Sport- und Spieleanlage.

Soziale Wohnsegregation in der Überseestadt?

Auch bei der Überseestadt kann es lohnen, sich das Einkommensgefüge anzuschauen. Betrachtet man Daten aus dem Bremer Ortsteilatlas, ist zu sehen, dass der Anteil an Leistungsempfänger*innen SGB II ab 2015 anstieg, was sich dadurch begründen lässt, dass ebenso weniger hochpreisige Wohnungen gebaut wurden bzw. der soziale Wohnungsbau vorangetrieben wurde (Bremer Ortsteilatlas 2019). Zahlen des Statistischen Landesamts von 2013 zeigen deutliche Unterschiede der Einkünfte innerhalb Walles. So betrug der Durchschnitt für den Stadtteil Walle insgesamt 21.691 Euro, für den Ortsteil Überseestadt 66.927 Euro (Statistisches Landesamt Bremen 2013). Dabei sind es insgesamt deutlich weniger Steuerpflichtige in der Überseestadt, wovon wiederum die meisten über ein vergleichsweise hohes Einkommen verfügen (Statistisches Landesamt Bremen 2013). Spannend wäre es eine aktuelle Einsicht in die diesjährigen Statistiken zu erhalten, da mittlerweile mehr Menschen in der Überseestadt leben. Im Jahr 2011 lebten 288 Menschen in der Überseestadt, 2016 waren es 1.975 und 2.373 im Jahr 2018 (Wirtschaftsförderung Bremen 2020a).
Es lässt sich festhalten, dass eine soziale Wohnsegregation beispielsweise über das Einkommen für die Überseestadt in den letzten Jahren vermieden werden konnte. Dies lag insbesondere an der seit 2013 festgelegten Bremer sozialen Wohnungsquote, bei der 25% der neu geschaffenen Wohnungen sozialer Wohnungsbau sein müssen. Aktuell wird darüber diskutiert diese Quote auf 30% anzuheben. Kritisiert wird jedoch, dass sich die Quote auf den gesamten Stadtteil bezieht und sich die sozialen Wohnungsangebote daher an einigen wenigen Stellen wie zum

Beispiel an der „Marcuskaje“ oder der „Hafenpassage“ ballen, wodurch eine soziale Vermischung nicht gegeben ist (Gundel 2018).

Fehlende touristische Attraktivität der Überseestadt?

Die Überseestadt befindet sich noch immer im Bau bzw. zum Teil auch noch in der Planung. Für ein vollständiges urbanes Leben kommen Angebote wie Gastronomie sowie Kultur- und Freizeitbeschäftigungen erst nach und nach hinzu. Da Wohnen laut des Masterplans kein primäres Ziel war, stellte sich zuletzt für viele Bewohner heraus, dass weitere infrastrukturelle Maßnahmen notwendig sind, um die Überseestadt und insbesondere einige neue Quartiere wie die Überseeinsel besser erreichen zu können. Da sowohl die Buslinien 20, 26, 28 und die Straßenbahn Linie 5 nicht alle Gebiete erschließen können, ist eine neue Bahnlinie in Planung. In diese stadtplanerischen Überlegungen sind ebenfalls die Bürger*innen involviert. Eine Anbindung könnte von der Konsul-Smidt-Straße bis zur Hafenkante erfolgen und soll bis Ende des Jahres 2020 entschieden werden. In einem anderen Beitrag der Publikation erfahren Sie mehr zur Überseeinsel (siehe hierzu auch Sander in diesem Heft).

Die Entwicklung der Überseestadt richtet sich mittlerweile insbesondere auf Wohnungen und Büros zum Arbeiten und hat weniger den Anspruch neuer touristischer Zielpunkt zu werden.

Die Hamburger Elbphilharmonie ist mittlerweile weltweit bekannt, ähnlich wie das Guggenheim-Museum in Bilbao. Ein solches markantes Wahrzeichen kann der Stadt zu einem neuen ökonomischen und touristischen Aufschwung verhelfen (Comunian/Mould 2014: 66). Man spricht deshalb auch von dem sogenannten Bilbao-Effekt, bzw. einem Flagship Development. Für ein gesteigertes touristisches Interesse an der Überseestadt fehlt es an diesem „Bilbao-Effekt“. Alte maritime Gebäude wie die Speicher, bzw. die neuen mehrgeschossigen Bürogebäude oder das nahegelegene Einkaufszentrum Waterfront (zur Entstehung der Waterfront siehe auch Reckels in diesem Heft) können diesen Effekt nicht leisten.

Zusammenfassung

Zusammenfassend denke ich, dass sich allein schon durch ihre Struktur die Überseestadt und die HafenCity gut vergleichen lassen. Die Überseestadt hat dabei einen anderen Ansatz als die HafenCity und möchte urbanes Leben und Arbeiten verknüpfen. Die höhere soziale Wohnungsquote in der Überseestadt ist dabei ein wichtiger Bestandteil. Für einen touristischen Aufschwung und eine Aufwertung der Bremer Überseestadt – sofern man dies erzielen möchte – fehlt es meiner Auffassung nach an Angeboten bzw. wahrzeichenähnlichen Projekten wie der Hamburger Elbphilharmonie.

Literatur

Bremer Ortsteilatlas (2019): Sozialleistungen. SGB II-Leistungsberechtigte. Bremen. Daten abrufbar unter: http://www.statistik-bremen.de/tabellen/kleinraum/ortsteilatlas/atlas.html (Zugriff am 15.06.2020).

Comunian, Roberta/Mould, Oliver (2014): The weakest link: Creative industries, flagship cultural projects and regeneration. In: City, Culture and Society, 5 (2), 65-74.

Gundel, Elke (2018): Überseestadt. Sozialer Wohnungsbau sorgt für Diskussion. In: Weser Kurier am 10.01.2018. Text abrufbar unter: https://www.weser-kurier.de/bremen/bremen-stadt_artikel,-sozialer-wohnungsbau-sorgt-fuer-diskussion-_arid,1688010.html (Zugriff am 24.06.2020).

HafenCity (2006): HafenCity Hamburg. Der Masterplan. Hamburg. Text abrufbar unter: https://www.hafencity.com/de/glossar-i-m/masterplan.html (Zugriff am 08.06.2020).

HafenCity Hamburg (2020a): Projekt Hafencity. HafenCity Hamburg: Stand der Entwicklung. Hamburg. Text abrufbar unter: https://www.hafencity.com/de/ueberblick/hafencity-hamburg-stand-der-entwicklung.html (Zugriff am 08.06.2020).

HafenCity Hamburg (2020b): Projekt Hafencity. HafenCity Hamburg: Stand der Entwicklung. Hamburg. Text abrufbar unter: https://www.hafencity.com/de/ueberblick/das-projekt-hafencity.html (Zugriff am 08.06.2020).

Hamburg.de (2020): Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen. 10.000 Wohnungen pro Jahr. Wohnungsbau wird weiter gestärkt. Text abrufbar unter: https://www.hamburg.de/bsw/wohnungsbau/4029174/wohnungspolitik/ (Zugriff am 24.06.2020).

Schubert, Dirk (2008): Transformation Processes on Waterfronts in Seaport Cities – Causes and Trends between Divergence and Convergence. In: W. Kokot et al. (Hrsg.): Port Cities as Areas of Transition. Ethnographic Perspectives, 25-46.

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (2018): Hamburger Stadtteilberichte: Berichtsjahr 2018. Anteil der Leistungsempfänger/-innen nach SGB II in %. Hamburg. Daten abrufbar unter: https://www.statistik-nord.de/fileadmin/maps/Stadtteil_Profile_2019/atlas.html (Zugriff am 15.06.2020).

Statistisches Landesamt Bremen (2013): Datenangebote. Stadtteil- und Ortsteiltabellen. Bremen. Daten abrufbar unter: https://www.statistik.bremen.de/datenangebote/stadtteil__und_ortsteiltabellen-4529 (Zugriff am 08.06.2020).

Überseestadt GmbH (2003): Überseestadt Bremen. Standort der Möglichkeiten. Masterplan. Bremen. Text abrufbar unter: https://www.ueberseestadt-bremen.de/sixcms/media.php/49/Ueberseestadt_Masterplan_01.pdf (Zugriff am 08.06.2020).

Warsewa, Günter (2017): The Transformation of port cities: Local culture and the post-industrial maritime city. In: Rodriguez, G. R. & Brebbia, C.A. (Hrsg.): Coastal Cities and their Sustainable Future II.Southampton: WIT Press, 149-159.

Wirtschaftsförderung Bremen (2020a): Die Überseestadt Bremen. Daten & Fakten. Bremen. Text abrufbar unter: https://www.ueberseestadt-bremen.de/de/page/ueberseestadt-uebersicht/daten-fakten (Zugriff am 14.06.2020).

Wirtschaftsförderung Bremen (2020b): Meilensteine der Entwicklung. Die Überseestadt hat Fahrt aufgenommen. Bremen. Text abrufbar unter: https://www.ueberseestadt-bremen.de/de/page/projekte-entwicklung/meilensteine-entwicklung (Zugriff am 14.06.2020).

15. Zukunft des Kellog's-Areals & der Überseeinsel

Thorben Sander

Im Jahr 2017 wurde die Kellogg's-Fabrik, bei der 2016 noch 200 Mitarbeiter*innen beschäftigt waren, geschlossen und es wurden keine Frühstücksflocken mehr hergestellt. Fortan stand das Gelände plötzlich leer. Damit es nicht zu einer Industriebrache wird, soll es zu einem Wohnquartier umgewandelt werden, der sogenannten Überseeinsel.

Kellogg's am Bremer Standort

Die Geschichte der Fabrik geht bis in die 1960er Jahre zurück. Ab 1963 wurde in Bremen das Produktionswerk mit eigener Hafenanlage und Bahnhof gebaut. Schon Mitte des Jahres 1964 liefen die ersten Frühstücksflocken vom Band. Zu dieser Zeit war die Belegschaft gerade einmal 20 Mitarbeiter*innen stark. Doch in den folgenden Jahren sollte die Produktion rasant zunehmen und das Produktionsgelände wuchs gleichermaßen mit. Dies lag hauptsächlich daran, dass deutsche Cornflakes vom Markt vertrieben wurden und die amerikanischen sehr populär wurden. Im Jahr 1977 wurde die ehemalige Reismühle der Reis und Handels AG von Kellogg's übernommen und in eine sechs Etagen hohe Produktionshalle umgebaut. Silos für die riesigen Mengen Mais aus Südamerika kamen bald hinzu (Klooß 2018).

In den 1980er Jahren erwarb Kellogg's ebenfalls das Krupp-Atlas-Gelände an der Weser, um den Ausbau der Produktion weiter voranzutreiben. Ende des 20. Jahrhunderts wurden von Bremen aus Cornflakes in 50 Länder exportiert. Bis zu 200 Millionen Packungen wurden jährlich in der Hansestadt produziert. Bis in die 2000er Jahre wurde das Kellogg's Areal immer weiter ausgebaut und konnte damit seine Rolle in der Bremer Ernährungswirtschaft ausbauen. Doch nach einem Fürhungs- und Stragiewechsel im Kellogg's-Konzern im Jahr 2005 wurde v. a. die europäische Produktion in Spanien und England konzentriert. Innerhalb von vier Jahren wurde fast die Hälfte der Stellen in Bremen gestrichen. Im Jahr 2016 endet die Kellogg's-Produktion an der Weser dann vollständig, da die Anlagen nicht mehr ausgelastet waren. Das Werk mit seinen noch 200 Mitarbeiter*innen wurde geschlossen und das Gelände stand plötzlich leer (Klooß 2018).

Das Stadtentwicklungsprojekt der Überseeinsel

Bei der Überseeinsel handelt es sich um einen neuen Stadtteil Bremens, der auf dem Gebiet des ehemaligen Kellogg's-Areals entstehen wird. Gelegen ist er zwischen dem Europahafen und der Weser im Stadtteil Walle. Mit seiner Fläche von 150ha ist es eines der größten Stadtentwicklungsprojekte Europas. Als geographische Verbindung zwischen Innenstadt und Europahafen sollen künftig die sog. Kellogg's-Höfe dienen, welche damit das Tor zur Überseeinsel bilden werden. Im Jahr 2018 kaufte der Windparkprojektierer WPD, der sich schon in der Frühphase der Hafenkonversion stark engagiert hatte, das Areal von der Kellogg's Manufacturing. Mitte 2019 war der alte Bahnhof der Fabrik abgerissen, wodurch etwa 45.000 Quadratmeter baufertig geworden sind. Das Projektunternehmen geht von Gesamtinvestitionen in Höhe von bis zu 800 Millionen Euro auf dem Gebiet der Überseeinsel bis 2029 aus (Beneke 2019).

Geplant sind hier nun zahlreiche neue Wohn- und Bürogebäude sowie großflächige Grünstreifen, die den Wohnungsmangel in der Innenstadt eindämmen sollen. Somit soll hier ein Quartier geschaffen werden, in dem Wohnen, Arbeiten, Bildung und Freizeit nebeneinander existieren können. Anders als in den meisten Neubaugebieten, soll laut WPD nicht nur hochpreisiges Wohnen entstehen, sondern auch kostengünstigeres, wie etwa für Studierende oder Auszubildende. Dies wird vermutlich auch auf die bis zu 300 Wohneinheiten, in einer der ersten Neubauten, direkt am Wasser, zutreffen, welche mit rund 23m^2 ausgewiesen sind. Sie richten sich gezielt an Auszubildende und Studierende, die ebenfalls bei den umliegenden Unternehmen beschäftigt sein können. Die Häuser sollen in Containerbauweise errichtet werden, mit vorgefertigten Bauteilen und als Holzbau (Überseeinsel GmbH [o. J.]). Des Weiteren soll es am Ende 25% Sozialwohnungen geben, die ebenfalls für weniger einkommensstarke Bewohner*innen gedacht sind. Dennoch sind daneben aber auch zahlreiche große Lofts, mit durchschnittlich je 100m^2 geplant, die für einkommensstärkere Bewohner*innen geplant sind. Auch das klassische Bremer Reihenhaus soll in einer weiterentwickelten Form Platz auf der Überseeinsel finden. Damit wird auf der Überseeinsel wahrscheinlich eine sehr abwechslungsreiche Außenfassade mit vertikalen Unterbrechungen entstehen (Olbermann 2019).

Die Nähe zur Weser macht das Quartier nicht nur sehr attraktiv, sondern soll es auch mit nachhaltiger Energie aus Wasser- und Windkraftwerken versorgen. Dieses möglichst CO_2- neutrale Energiekonzept soll die Überseeinsel mit Strom und Wärme versorgen. Dafür werden das Wasser der Weser und Sonnenenergie genutzt (BioConsult Schuchardt & Scholle GbR [o. J.]). Zusätzlich werden die im Umkreis von Bremen befindlichen Windkraftanlagen Strom liefern. Um den Anteil von Strom aus erneuerbaren Energiequellen möglichst hoch zu halten, braucht es modernste Speichertechnologien, da sie nicht immer dann erzeugt wird, wenn der Bedarf da ist. Derzeit werden Machbarkeitsstudien durchgeführt, um eine ideale Effizienz zu ermöglichen (Beneke 2019).

Auch der Autoverkehr soll größtenteils und wenn möglich komplett aus dem Viertel verbannt werden. Fahrradfahrer*innen und Fußgänger*innen sollen unbedingt Vorrang gegenüber den Autos haben. Um dies zu ermöglichen werden klassische Autostraßen gar nicht erst gebaut. Damit die Anreise mit dem PKW aber möglich bleibt, werden zentrale Tiefgaragen gebaut. Von da aus soll die Mobilität durch Fahrradverleihstationen und E-Shuttles gewährleistet sein. Die Infrastruktur ist extra darauf ausgerichtet, die letzten Meter ohne Auto zu bewältigen. Weil die PKWs wegfallen, bleibt mehr Platz für Grünflächen und Hafenpromenaden, aber auch für Freizeitangebote aller Art. Bremen bekommt zusätzlich über einen Kilometer begehbares Weserufer zurück. Perspektivisch sollen Brücken für den Fuß- und Radverkehr, die Überseeinsel mit der Überseestadt und Woltmershausen verbinden. Sollten diese Brücken erstmal nicht verwirklicht werden, ist eine Fährverbindung im Gespräch, da ein Hafenanleger bereits besteht (Olbermann 2019).

Trotz einer zukunftsorientierten Architektur soll die industrielle Geschichte des Ortes nicht in Vergessenheit geraten. Deswegen sollen charakteristische Gebäude wie das Silo und das Reislager erhalten werden. Das Silo wird zum Beispiel seit Anfang des Jahres in ein Hotel mit Restaurant und 120 Zimmern umgebaut und muss deswegen nicht abgerissen werden. In dem ehemaligen Reislager soll eine Lebensmitteleinzelhandels-Hotspot entstehen, inklusive eigenem Wochenmarkt. Damit sollen auch Infrastrukturbedürfnisse in der Überseestadt bedient werden, die in der ursprünglichen Planung noch nicht antizipiert worden waren. Einige der alten Verwaltungsgebäude von Kellogg‘s werden beispielsweise in eine Ganztages-Grundschule umgewandelt (Überseeinsel GmbH [o. J.]). Ein anderer Teil der Fabrik soll im Erdgeschoss Platz für Lebensmittelshandel bieten. Allgemein sollen möglichst viele innovative Start-ups angesiedelt werden. In den oberen Etagen der meisten Gebäude wird Wohnraum geschaffen. Der Erhalt alter Bausubstanz spart viel Energie und entspricht den Ansprüchen an Nachhaltigkeit, die von Seiten der Projektentwickler*innen immer wieder betont werden (Team Meisner GmbH [o. J.]).

Projektausblick

Auch wenn die Bauarbeiten schon begonnen haben, werden sie rund zehn Jahre dauern. Erst dann kann analysiert werden, ob die ambitionierten Pläne der WPD Früchte tragen und ein florierendes, sowie nachhaltiges Viertel entstanden sein wird, in dem Wohnen, Arbeiten und Freizeit nebeneinander stattfindet. Es bleibt zu befürchten, dass die WPD aufgrund ihrer immensen Investitionen vermehrt hochpreisige Wohnungen schaffen wird. Ob so die Überseeinsel einen großen Anteil an der von der Bremer Landespolitik erhofften Entspannung auf dem Wohnungsmarkt haben wird, kann deswegen angezweifelt werden.

Literatur

Beneke, Maren (2019): Kellogg-Areal: Eine Idee nimmt Gestalt an. In: Weser-Kurier 2019, am 13.01.2019. Text abrufbar unter: https://www.weser-kurier.de/bremen/bremen-stadt_artikel,-kelloggareal-eine-idee-nimmt-gestalt-an-_arid,1798383.html (Zugriff am 24.06.2020).

BioConsult Schuchardt & Scholle GbR [o. J.]: Projekte. Text abrufbar unter: https://www.bioconsult.de/projekte/Die-letzten-3-Jahre (Zugriff am 24.06.2020).

Klooß, Kristian (2018): Aufstieg und Fall des Kellogg-Werks in Bremen. In: buten un binnen 2018, am 30.06.2018. Text abrufbar unter: https://www.butenunbinnen.de/nachrichten/politik/kellogg-werk-bremen-geschichte-100.html (Zugriff am 24.06.2020).

Team Meisner GmbH [o. J.]: Flakes Eventfabrik. Text abrufbar unter: https://www.team-meisner.de/eventagentur/flakes-eventfabrik/ (Zugriff am 24.06.2020).

Überseeinsel GmbH [o. J.]: Überseeinsel - Über uns. Text abrufbar unter: https://www.ueberseeinsel.de/ueber-uns/ (Zugriff am 24.06.2020).

Olbermann, Hermann (2019): Kellogg-Gelände: „Häuser in Containerbauweise“. In Weser-Report 2019, am 13.07.2019. Text abrufbar unter: https://weserreport.de/2019/07/bremen-bremen/panorama/kellogg-gelaende-haeuser-in-containerbauweise (Zugriff am 24.06.2020).

16. Von der AG Weser zur Waterfront – Die Revitalisierung eines Werftgeländes

Noemi Reckels

Der Bremer Bevölkerung ist das ehemalige Areal der Großwerft AG Weser heute vor allem aufgrund des dort gelegenen Shopping-Centers „Waterfront“ bekannt. Doch die Geschichte des Gebiets ist vielfältiger als sie auf den ersten Blick scheinen mag und Ausdruck eines massiven wirtschaftlichen Strukturwandels. Die Umstrukturierungsversuche des Werftareals mündeten mit dem „Space Park“ schließlich in einer der größten politischen und wirtschaftlichen Pleiten Bremens an dessen Ende nun doch ein Shopping-Center steht.

Schließung der AG Weser (1983)

Die Industriebetriebe in Bremen-Gröpelingen, zu denen unter anderem die AG Weser zählte, bildeten lange Zeit das wirtschaftliche Zentrum des Stadtteils und ganz Bremens (Zöller 2006: 159, Schuchmann 2002: 121). Nach 1870 erlebte die bremische Wirtschaft einen rasanten Aufschwung. 1872 entstand aus der ehemaligen Maschinenfabrik von Carsten Waltjen die AG Weser (Roder 2002: 63) die fortan v. a. Postdampfer baute. Ende des 19. Jahrhunderts wurde die Werft von der Stephanikirchweide auf das Gelände in Gröpelingen umgesiedelt, auf dem sich heute die „Waterfront“ befindet (Roder 2002: 67).

Mit zunehmender Internationalisierung nach dem Ersten Weltkrieg schlossen sich 1926/27 mehrere Unternehmen um die AG Weser herum zur Deutschen Schiff- und Maschinenbau AG zusammen. In der folgenden Weltwirtschaftskrise und ohne die Unterstützung des Bremer Vulkan zerbrach dieser Zusammenschluss jedoch wieder (ebd.: 72). Der Zweite Weltkrieg schwächte die Bremer Wirtschaft stark und ließ große Areale der Bremer Häfen zerstört zurück (ebd.: 75). Darunter auch das Areal der AG Weser, die in der Nachkriegszeit neu aufgebaut werden musste (ebd.: 75). Eine weitere Wirtschaftskrise, die sogenannte Ölkrise, folgte in den 1970er Jahren, im Zuge dessen viele Unternehmen der verarbeitenden Industrie, darunter auch der Schiffbau schließen mussten (ebd.: 78). 1983 wurde schließlich auch AG Weser geschlossen (Schuchmann 2002: 121).

Eröffnung und Schließung des Space Parks (2004)

Der Strukturwandel seit Ende der 1970er Jahre veränderte die wirtschaftliche Entwicklung der Bundesrepublik Deutschland grundlegend. Die Produktion verlagerte sich zunehmend vom sekundären Sektor, in den auch der Schiffsbau fällt, in den tertiären, den Dienstleistungssektor. Diese spielte in der Bremer Wirtschaft jedoch bis dato kaum eine Rolle (Wauschkuhn 1998: 2). Um sich weiterhin im Standortwettbewerb behaupten zu können, musste sich das Bundesland an die nationalen und globalen Entwicklungen anpassen (ebd.: 3). Besonders relevant war hierfür die Tertiärisierung der Wirtschaft (ebd.: 6). Großes Potential wurde zu der Zeit im Technologiebereich gesehen (ebd.: 10). Der Schwerpunkt lag hier in der Meeresforschung sowie der Luft- und Raumfahrtindustrie. Im internationalen Wettbewerb konnte sich die Raumfahrtindustrie in Bremen bereits erfolgreich positionieren (ebd.: 10). Um diese Rolle und Bremens Image zu festigen, wurden die Großprojekte *Ocean Park* und *Space Park* geplant.

Mithilfe dieser Vergnügungsparks sollte die Wirtschaft gestärkt und Bremen als nationaler und internationaler Tourismusstandort gefördert werden (ebd.: 12, Zöller 2006: 159). 2004 wurde der *Space Park* auf dem ehemaligen Gelände der AG Weser eröffnet. Dieser war einer der ersten integrierten Entertainment- und Shopping-Center Deutschlands und stand ganz unter dem Motto „Raumfahrt und Zukunft" (Zöller 2006: 159). Doch schon bei der Planung des Großprojektes konnte das Konzept des *Space Parks* nicht überzeugen. Im Einkaufsteil fehlte es an großen Namen des Einzelhandels, da diese nicht genügend Potential vermuteten. Doch ohne sogenannte „Ankermieter" zogen auch zu wenig kleineren Geschäfte ein. Das Fehlen einer florierenden Shopping Mall wirkte sich letztlich auch auf den Erfolg des Vergnügungsparks aus, dem es seit der Eröffnung an Besucher*innen mangelte (Zöller 2006: 161). Aufgrund zu geringer Nachfrage musste der *Space Park* nach nur sieben Monaten Betriebslaufzeit geschlossen werden (Zöller 2006: 161). Das Scheitern des *Space Parks* kostete Bremen rund 600 Mio. Euro und ist auch heute noch ein Sinnbild für fehlgeleitete Entwicklung (Miller 2008: 148).

Eröffnung der „Waterfront" (2008)

Trotz des Misserfolgs mit dem *Space Park* fand das alte Werftareal 2006 einen neuen Investor. Die LNC Property Group aus Dublin sah Potential in dem Gelände unmittelbar am Wasser, da es bereits vollständig erschlossen war und über eine hochwertige Architektur, eine ÖPNV-Anbindung und mehrere tausend Parkplätze verfügte. Auch ein Hotel und ein Multiplexkino waren dort bereits angesiedelt (Miller 2008: 148). Hinzu kam, dass das Gelände vergleichsweise preisgünstig zu erwerben war. Auch hatte sich die Kritik rund um die Entstehung des *Space Parks* mittlerweile wieder gelegt wodurch ein Neubeginn am Standort möglich schien (Miller 2008: 149). Bei der Planung des neuen Einkaufszentrums wurde v. a. darauf geachtet, aus vergangenen Fehlern zu lernen. So wurde beispielsweise darauf verzichtet, das Thema Luft- und Raumfahrt in die neuen Entwürfe zu integrieren. Auch sollten nicht mehr die touristischen Freizeitattraktionen im Vordergrund stehen, sondern die Bedürfnisse der Einwohner*innen in den nahegelegen Wohnquartieren (Miller 2008: 150). Das neue Einkaufszentrum sollte außerdem stärker in die Region integriert und das Potential der Wasserlage mehr ausgenutzt werden (Miller 2008: 151). 2008 wurde auf dem ehemaligen Werftgelände schließlich das Einkaufszentrum *Waterfront* eröffnet. Das Einkaufszentrum hat eine Verkaufsfläche von 44.000m^2 (Gabriel et al. 2015: 95). Das Konzept eines Einkaufszentrums wurde schließlich doch noch erfolgreich umgesetzt, allerdings ohne unendliche Weiten.

Literatur

Gabriel, Steffen/Ludwig, Thorsten/Salot, Marion (2015): Strukturwandel in Bremen. Befunde und Herausforderungen. Bremen: Arbeitnehmerkammer Bremen.

Miller, Jan (2008): Vom Space-Park-Debakel zur neuen Freizeit- und Shoppingdestination am Wasser. In: Busch, A. (Hrsg.): IBW-Symposium 2008. Projektentwicklung brachgefallener Flächen und Immobilien. Kassel: Kassel University Press GmbH, 145-160.

Roder, Hartmut (2002): Bremens Wirtschaft im Wandel (1850-2000) oder Bremen - ein notorischer Spätzünder? In: Bremisches Jahrbuch hrsg. in Verbindung mit der Historischen Gesellschaft Bremen vom Staatsarchiv Bremen, Band 81, 55-82.

Schuchmann, Juri (2002): Projektentwicklung Space Park Bremen. Revitalisierung eines historischen Werftgeländes. In: Symposium 2002. Projektentwicklung brachgefallener Flächen. Kassel: Kassel University Press GmbH,121-134.

Wauschkuhn, Markus (1998): Strukturwandel und standortpolitischer Handlungsbedarf im Land Bremen. Bremen: Materialien des Universitätsschwerpunktes „Internationale Wirtschafts-beziehungen und Internationales Management“.

Zöller, Sven (2006): Erlebnishandel im Automobilvertrieb. Machbarkeitsstudie und Nutzungkonzeption für ein Autothemencenter. Wiesbaden: Deutscher Universitäts-Verlag.

Teil 5: Kolonialismus & postkoloniale Perspektiven

17. Die Rolle Bremer Kaufleute bei der kolonialen Expansion

Patrick Brix

Seit Beginn des 21. Jahrhunderts rückt die koloniale Vergangenheit Deutschlands immer mehr in den Blickpunkt der Öffentlichkeit (Zimmerer 2014) und doch ziehen sich die Bemühungen der Herero und Nama um Anerkennung und Wiedergutmachung des Völkermordes an ihren Stämmen durch Deutschland in die Länge (Starzmann 2020). Auch Bremen zeigt sich auf seiner Homepage nicht geneigt die eigene Vergangenheit und Verstrickung in die deutsche Kolonialgeschichte zu behandeln, sondern wirbt unbefangen unter anderem mit seiner Historie als Kaffeehauptstadt (Bremen.online [o. J.]). Dabei hat die koloniale Verwicklung vielfältigste Formen angenommen. So haben Bremer Kaufleute sowohl aktiv am Sklavenhandel teilgenommen (Rössler 2016: 83), sind als Pflanzer in Erscheinung getreten (Rössler 2016: 102-105), waren reichlich am Handel mit Kolonialwaren wie Kaffee, Kakao und Tabak beteiligt (Rössler 2016: 75) und haben im Fall von Adolf Lüderitz sogar die erste deutsche Kolonie gegründet (Conrad 2011: 23-24). Solche Kolonien wurden im deutschen Kaiserreich Schutzgebiete genannt, da sich Bismarck an einem System wie der Britische Ostindien-Kompanie orientieren wollte (Conrad 2011: 19). Somit befand sich Bremen mitten im Herzen des deutschen Kolonialhandels und war ein Ankerpunkt beim Aufbau der deutschen Kolonien, gleichzeitig tut sich Bremen mit seinem kolonialen Erbe schwer (siehe hierzu auch Jung in diesem Heft).

Bremens Kaufleute haben bereits früh an der Verteilung von Kolonialwaren teilgenommen. Unter der Hanse nicht direkt am Transport und Verschleppung der versklavten Afrikaner*innen oder der Verschiffung von kolonialen Produkten nach Europa beteiligt, stellte diese doch ein großes Netz an Kaufleuten. Dieses Netz an Kaufleuten bildete dann eine Grundlage um die kolonialen Waren im restlichen Europa zu verteilen (Rössler 2016: 77-78). Zwischen 1793 bis 1898 vervierfachte sich der Handel zwischen Deutschland und England, Kolonialwaren machten dabei einen Anteil von drei Viertel aus (Weber 2009: 47). Gleichzeitig war der deutsche Handel gleichzusetzen mit der Hanse, war doch die überwiegende Anzahl der Kaufleute in ihr vertreten (Zeuske 2006: 175). Bremen bildete hier eines der Zentren des damaligen Welthandels und Welthandel bedeutete damals Handel mit Kolonialwaren (Rössler 2016: 75). Nachdem die Vereinigten Staaten ihre Unabhängigkeit erreicht hatten, begann mit Bremen und seinen Kaufleuten der Direkthandel zwischen den beiden Kontinenten zu erblühen. Mit der darauf folgenden Ausweitung des Handels auf die restliche koloniale Welt verengte sich die anfänglich noch großen Auswahl unterschiedlichster Waren zusehends auf die gängigen

Kolonialwaren und bedeutete für die Stadt und ihre Kaufleute zunehmenden Wohlstand (Schulz 2002: 461-463).
Bremens Kaufleute waren aber auch wesentlich direkter in das Kolonialgeschäft involviert. So haben sich einige Kaufleute, ursprünglich um eigene Handelshäuser in den damaligen kolonialen Gebieten zu gründen, dazu entschlossen in das ertragreiche Geschäft mit Plantagen einzusteigen. Als zwei Beispiele dienen hier zum einen der Kaufmann Jacob Friedrich Wilckens, der auf Jamaika eine Kaffeeplantage gegründet hat, (Rössler 2016: 82) zum anderen die Kaufleute Richard Fritze, Wilhelm August Fritze und Constantin Alexander Fritze, die auf Kuba eine Zuckerplantage erwarben (Rössler 2016: 96-97). Wilckens war bereits früh in seinem Leben mit den Aufgaben eines Pflanzers bekannt gemacht worden. Nachdem Wilckens nach La Rochelle ausgewandert ist und in eine bedeutende Handelsfamilie eingeheiratet hat, wanderte er nach Saint Domingue aus und übernahm die Verwaltung einer Kaffeeplantage seines Schwiegervaters. Als Wilckens aufgrund der Sklavenaufstände, die durch die Gleichstellung aller Menschen unabhängig der Hautfarbe ausgelöst wurden (Rössler 2016: 76-79), von Saint Domingue floh, ließ er sich auf Jamaika nieder. Dort gründete er mit dem Einsatz von Sklaven eine neue Kaffeeplantage, wo er seine Bestrebungen von Saint Domingue fortsetzen konnte (Rössler 2016: 82). Die Geschichte der Kaufleute Fritze beginnt mit Philipp Richard Fritze, der in der Firma seines Onkels Wilhelm August Fritze das Kaufmannshandwerk gelernt hat und dieses nun in dessen Handelshaus in Trinidad de Cuba vertiefen sollte. Hier begann er sich schnell für die Plantagen- und Sklavenbetriebe zu interessieren. Um dieses Interesse zu befriedigen, trat Fritze auch immer wieder Erkundungen an um sich die örtlichen Plantagen anzuschauen. Nach mehreren personellen Veränderungen im Unternehmen des Onkels und dem Ausscheiden von Fritze beschlossen Philipp Richard Fritze, Wilhelm August Fritze und Constantin Alexander Fritze ein eigenes Handelshaus auf Kuba zu gründen (Rössler 2016: 94-96). Durch mehrere zufällige Verstrickungen, die sich um den Pflanzer Justo German Cantero drehen, der seine Zahlungsfähigkeit verlor, kam nun dieses frisch geründete Handelshaus in den Besitz der Zuckerplantage Buena Vista (Rössler 2016: 98, 100).
Besonders ein Bremer Kaufmann wird maßgeblich mit dem Kolonialismus in Verbindunggebracht: Der Tabakwarenhändler Adolf Lüderitz der die erste deutsche Kolonie im heutigen Namibia begründet hat (Conrad 2011: 26). Diese Kolonie, Deutsch-Südwestafrika, wurde 1884 mittels eines Betruges von Lüderitz an den Nama und dessen Kaptein Josef Frederiks gegründet. Lüderitz ließ den mit Vollmachten ausgestatteten Heinrich Vogelsang ein Stück Land an der Küste Namibias kaufen. Für Frederiks nicht ersichtlich und von Lüderitz und Vogelsang absichtlich verheimlicht wurde, dass die Längenangaben im Vertrag keine Englischen Meilen (1,6 km), sondern Deutsche Meilen (7,5 km) beschrieben. Bald schon zeigte sich, dass die Kolonie für Lüderitz wirtschaftlich nicht stemmbar war. Aus diesem Grund wurde sie 1885 von der Deutschen Kolonialgesellschaft für Südwestafrika übernommen (Bärwald 2016: 18). Letztlich führte die deutsche Herrschaft zum Genozid an den Herero und Nama zwischen 1904-1907 der als Antwort auf die Aufstände dieser beiden Stämme begangen wurde (Castro Varela/Dhawan 2015: 31). Für dieses Blutvergießen legte Lüderitz den Grundstein.
Aus der Sicht des Postkolonialismus betrachtet zeigt die starke Verflechtung der Bremer Kaufleute und damit der Stadt Bremen direkten wie auch indirekten Handel mit den Kolonien. Nur durch den Handel mit Kolonialwaren konnte Bremen den Rang und die Bedeutung im damaligen, wie auch heutigen Welthandel erlangen (Schulz 2002: 461-464), damit eine stabile

wirtschaftliche Basis bilden und beginnend mit den 40er Jahren des 19. Jahrhundert eine Transition vom Kolonialhandel zum Direkt- und Überseehandel vollziehen (Schulz 2002: 491). Gleichzeitig hat Bremen auch inländisch vom Kolonialismus profitiert, denn auch das verarbeitende Gewerbe konnte mit den auf den Plantagen produzierten Gütern wie z. B. Zucker und dessen Veredelung Gewinne erzielen (Rössler 2011: 69). Etwas das sich bis weit in das 20. Jahrhundert hineingezogen hat, wie z. B. an der Kaffee-HAG ersichtlich war. All dies haben die Kaufleute aus Bremen ermöglicht, indem sie einerseits Handelshäuser in den Kolonien errichtet haben, eigene Plantagen besaßen und letztlich an der Gründung deutscher Kolonien beteiligt waren.

Literatur

Bärwald, Annika (2016): Handel und Landraub Bremer Kaufleute in Afrika. In: Mamzer, Anna/Schöck-Quinteros, Eva/Witkowski, Mareike (Hrsg.), Bremen - eine Stadt der Kolonien?: szenische Lesung mit der Bremer Shakespeare Company. Bremen: Institut für Geschichtswissenschaft, Universität Bremen, 17-20.

Bremen.online [o. J.]: Kaffeegeschichte - Kaffeehauptstadt Bremen hat Pionierrolle. Text abrufbar unter: https://www.bremen.de/leben-in-bremen/kulinarisch/kaffeegeschichte (Zugriff am 17.7.2020).

Castro Varela, María do Mar/Dhawan, Nikita (2015): Postkoloniale Theorie. Bielefeld: transcript-Verlag.

Conrad, Sebastian (2011): Deutsche Kolonialgeschichte. München: C.H.Beck.

Rössler, Horst (2011): Vom Zuckerrohr zum Zuckerhut - Die Familie Böse und die Bremer Zuckerindustrie. In: Elmshäuser, Konrad/Brinkhaus, Jörn/Nimz, Brigitta/Schleier, Bettina (Hrsg.), Bremisches Jahrbuch. Herausgegeben in Verbindung mit der Historischen Gesellschaft Bremen vom Staatsarchiv Bremen. 90. Aufl. Bremen: Geffken & Köllner, 63-94.

Rössler, Horst (2016): Bremer Kaufleute und die transatlantische Sklavenökonomie. In: Elmshäuser, Konrad/Brinkhaus, Jörn/Nimz, Brigitta/Schleier, Bettina (Hrsg.), Bremisches Jahrbuch. Herausgegeben in Verbindung mit der Historischen Gesellschaft Bremen vom Staatsarchiv Bremen. 95. Aufl. Bremen: Geffken & Köllner, 75-106.

Schulz, Andreas (2002): Vormundschaft und Protektion - Eliten und Bürger in Bremen 1750-1880. München: Oldenbourg Wissenschaftsverlag.

Starzmann, Maresi (2020): Deutschlands koloniale Schuld und der Kampf um Wiedergutmachung. Jacobin. Text abrufbar unter: https://jacobin.de/artikel/deutschland-kolonialismus-nama-herero-reparationen/ (Zugriff am 01.10.2020).

Weber, Klaus (2009): Deutschland, der atlantische Sklavenhandel und die Plantagenwirtschaft der Neuen Welt (15. bis 19. Jahrhundert). In: Journal of Modern European History, 7 (1), 37-67.

Zeuske, Michael (2006): Deutsche als Eliten in Lateinamerika (19. Jahrhundert). Regionen, Typen, Netzwerke und paradigmatische Lebensgeschichten. In: Denzel, Markus A. (Hrsg.), Deutsche Eliten in Übersee (16. bis frühes 20. Jahrhundert). St. Katharinen: Scripta Mercaturae Verlag, 173-206.

Zimmerer, Jürgen (2014): Kolonialismus und kollektive Identität: Erinnerungsorte der deutschen Kolonialgeschichte. In: Zimmerer, Jürgen (Hrsg.), Kein Platz an der Sonne Erinnerungsorte der deutschen Kolonialgeschichte. Bonn: Bundeszentrale für politische Bildung, 9-13.

18. Aufarbeitung der Bremer Kolonialgeschichte

Franziska Jung

Es ist kein Zufall, dass im Jahr 1931 das Reichskolonialehrendenkmal - heute das Antikolonialdenkmal – in Bremen errichtet wurde (Gustafsson 2003: 308). Als Hafenstadt war Bremen generell ein zentraler wirtschaftlicher Akteur (Bilanceri 2019). Sie war Umschlag- und Veredlungsort von kolonialen Waren wie Baumwolle, Kaffee und Tabak. Bei der Beschäftigung mit der deutschen Kolonialvergangenheit tauchen schnell einige Namen bekannter Bremer Kaufleute wie Adolf Lüderitz und Heinrich Vogelsang auf, die sich intensiv am kolonialen Handel beteiligten (siehe hierzu auch Brix in diesem Heft). Auch der Ausbau der Verbindung nach West- und Südafrika und damit die Basis für die systematische Unterwerfung der dortigen Bevölkerung (Bilanceri 2019) wurde maßgeblich von einem Bremer vorangetrieben, genauer vom Geschäftsmann und Politiker Hermann Heinrich Meier, Mitbegründer des Norddeutschen Llyod (siehe hierzu auch Kenanidou in diesem Heft). Im Kontext der in diesem Jahr weltweit erstarkten Black Lives Matter Bewegung wurde auch die Vergangenheit vieler ehemaliger Kolonialmächte thematisiert. Die Geschichte der deutschen und insbesondere der Bremer Kolonialvergangenheit schafft es dagegen nur sehr selten in die Öffentlichkeit. In diesem Kurzbeitrag soll der Frage nachgegangen werden, inwieweit sich die Hansestadt Bremen ihrer kolonialen Vergangenheit in den letzten Jahren und Jahrzehnten gestellt hat. In Zuge dessen wird insbesondere das „Bremische Erinnerungskonzept Kolonialismus“ und der aktuelle Stand der Aufarbeitung dargestellt.

Anfänge der Aufarbeitung

Seit den 1970/80ern beschäftigten sich bremische Kultureinrichtungen, allen voran das Übersee-Museum mit dem Thema der deutschen und bremischen Kolonialgeschichte. Gemeinsam mit dem Staatsarchiv wirkte das Übersee-Museum beispielsweise an der Entstehung des Buches „Weiß auf schwarz. 100 Jahre Einmischung in Afrika. Deutscher Kolonialismus und afrikanischer Widerstand“ (Bremische Bürgerschaft 2018) mit, das im Jahr 1984 erschien. In den 1980ern engagierten sich zudem Gruppierungen wie die Anti-Apartheid-Bewegung und das Namibia Projekt (Gustafsson 2003: 429) im Bereich der Aufklärung der Kolonialvergangenheit. Breite Bremer Bevölkerungsschichten wurden erstmals mit der Rolle ihrer Heimatstadt im Kolonialismus konfrontiert. Vorsichtige Diskurse über die Verantwortung und den Umgang Bremens mit seiner Geschichte keimten auf. Symbolbild dafür war und ist der im Zentrum Bremens stehende Backstein-Elefant, der in den 1980ern immer stärker in den öffentlichen Diskurs geriet. Im Jahr 1989 wurde der Elefant schließlich durch einen Beschluss der Bürgerschaft und im Kontext der europäischen Aktion „Städte gegen Apartheid“ in ein Antikolonialdenkmal umgewidmet. Allerdings wird an der Gestaltung des Denkmals mit dem übergroßen Elefanten und den im Vergleich dazu winzigen Bronzetafeln, die den Opfern der Kolonialherrschaft gewidmet sind, bis heute starke Kritik geübt.

„Bremisches Erinnerungskonzept Kolonialismus“

Nach der Umwidmung des Elefanten ließ die Aufarbeitung nach bzw. kam mehr oder weniger zum Stillstand. Im Februar 2016 beschloss die Bremische Bürgerschaft auf Antrag des Bündnis 90/Die Grünen und der SPD das „Bremische Erinnerungskonzept Kolonialismus“. Der Antrag nimmt insbesondere Bezug auf den Völkermord an den Herero und Nama. Deren Gebiet hatte der Bremer Adolf Lüderitz 1884 durch einen unlauteren Vertrag in Besitz genommen. Beim Genozid in den Jahren 1904 bis 1908 wurden ca. 85.000 Herero und Nama (Spiegel 2015) - nachdem sie einen Aufstand gegen die deutsche Vorherrschaft gewagt hatten - von deutschen Truppen getötet. Geraume Zeit nahm die deutsche Bundesregierung zu diesem Verbrechen keine Stellung und negierte im Jahr 2012 sogar den Völkermord. Erst im Jahr 2015, mehr als 100 Jahre nach den Gräueltaten, sprach die deutsche Bundesregierung erstmals von einem „Kriegsverbrechen und Völkermord“ (Spiegel 2015). Bis heute lehnt Deutschland Entschädigungszahlungen jedoch ab.

Das erklärte Ziel des „Bremischen Erinnerungskonzept Kolonialismus“ ist die Aufarbeitung der Rolle Bremens im deutschen Kolonialismus und der bis heute fortbestehenden Folgen. Im Rahmen der Annahme des Antrages wurde u.a. eine Gesprächsrunde unter dem Namen „Koloniales Erbe“ initiiert, die in den Jahren 2017 bis 2019 insgesamt vier Mal stattfand. In diesen Gesprächsrunden wurden etwa der Status Quo der Aufarbeitung, Bildungs- und Aufklärungsangebote von Bremer Akteur*innen, die zukünftige Bildungspolitik und viele weitere Punkte besprochen und dokumentiert.

Forderung der Umbenennung von Straßennamen

Ein Aspekt, der im bremischen Erinnerungskonzept niedergeschrieben und häufig kontrovers diskutiert wird, ist das Thema der kolonialen Straßennamen. Einige Bremer Straßen sind bis heute nach Personen benannt, die sich im deutschen Kolonialismus bereicherten, bzw. sich brutaler Verbrechen schuldig machten. Ein bekanntes Beispiel ist die „Lüderitzstraße“ im Bremer Stadtteil Schwachhausen. Gemeinsam mit dem ebenfalls aus Bremen stammenden Heinrich Vogelsang – nach dem ebenso bis heute eine Straße benannt ist – war Lüderitz der erste deutsche Landbesitzer in der deutschen Kolonie Deutsch-Westafrika, dem heutigen Namibia. Bereits seit den 1970ern (Taz 2015, Gustafsson 2003) gab es Bestrebungen zur Umbenennung der Straße, die bis zum jetzigen Zeitpunkt aber nie in einer Umbenennung mündeten. Im Jahr 2018 wurde erneut intensiv über eine Umbenennung diskutiert, jedoch wehrten sich vor allem die Anwohner*innen der Straße und die „Lüderitzstraße“ behielt ihren Namen. Als Kompromiss wurden unter den Straßenschildern spezielle Tafeln angebracht, die über den Namensgeber und dessen Verbrechen aufklären sollen.

Das Anbringen von Infotafeln wurde auch bei weiteren Bremer Straßennamen angewandt, so etwa bei der Hedwig-Heyl-Straße (Mitbegründerin des Frauenbundes im deutschen Kolonialverein) oder auch bei der H.-H. Meier-Alle. Eine weitere Straße, die zwar nicht umbenannt, aber zumindest umgewidmet wurde, ist die Karl-Peters-Straße im Stadtteil Walle. Karl Peters (eigentlich Carl Peters) war ein deutscher Publizist und gilt als Gründer der Kolonie Deutsch-Ostafrika, dem heutigen Gebiet von Tansania, Burundi, Ruanda und Mosambik. Eigentlich sollte die Straße umbenannt werden, allerdings sprach sich auch hier die Mehrzahl der Anwohner*innen dagegen aus (Gerling 2010), obwohl der sozialdemokratische Innensenator Mäurer

die kostenlose Änderung der Ausweisdokumente in Aussicht gestellt hatte. Die Straße behielt zwar ihren Namen, ist nun aber dem gleichnamigem Strafrechtsreformer Karl Peters gewidmet.

Museen und Lehrpläne

Über die infrastrukturellen Verbindungen zu den kolonisierten Gebieten wurden unzählige kulturelle Objekte nach Europa und speziell nach Bremen verschifft (Bilanceri 2019), so dass auch heute noch ethnografische Sammlungen in Bremer Museen zu finden sind, so auch im 1896 eröffneten Übersee-Museum, das in der Zeit zwischen 1935 bis 1945 den Namen „Deutsches Kolonial und Übersee-Museum" trug. Rund 70 % der ethnologischen und naturkundlichen Sammlungen des Übersee-Museums (Weser Kurier 2018) und damit der Großteil der Objekte stammen aus den ehemaligen deutschen Kolonien. Das Museum bemüht sich seit einigen Jahren um Aufarbeitung der eigenen kolonialen Vergangenheit und der Bremens. Seit 2016 untersucht das Museum gemeinsam mit drei Forschenden der Universität Hamburg in einem vierjährigen Projekt die Herkunft und Geschichte der Sammlungen aus Kamerun, dem ehemaligen Deutsch-Ostafrika und dem ehemaligen Deutsch-Südwestafrika. Außerdem finden regelmäßig Gespräche, Vorträge und Ausstellungen zum Thema Kolonialismus statt. Neben dem Übersee-Museum setzen sich auch andere Bremer Museen mit der Kolonialvergangenheit der Hansestadt auseinander. So widmete sich die Kunsthalle Bremen im Jahr 2017 mit der Ausstellung „Der blinde Fleck. Bremen und die Kunst in der Kolonialzeit" der Herkunft ihrer Kunstgegenstände. Das Hafenmuseum konzentriert sich in seiner Ausstellung laut der Bremer Ethnologin und Kulturwissenschaftlerin Cordula Weißköppel derweil auf die nachkoloniale Ära (Bilanceri 2019). Die „Verstrickung der Hafenentwicklung mit dem Kolonialismus" (Bilanceri 2019) wird dabei eher vernachlässigt (Stand 2019). Cordula Weißköppel kritisiert darüber hinaus, dass Bremens Rolle im deutschen Kolonialismus im Lehrplan der Bremer Schulen nicht explizit auftauche. Im aktuellen Bildungsplan für die gymnasiale Oberschule (Sekundarbereich II) ist tatsächlich nur kurz an einer Stelle von der „Dekolonialisierung" die Rede (Landesinstitut für Schule Bremen). Im Sekundarbereich I taucht das Thema Kolonisierung gar nicht auf.

Zivilgesellschaftliche Akteure*innen

In Bremen gibt es eine Vielzahl an Gruppierungen und Akteur*innen, vor allem zivilgesellschaftliche, die sich in der Aufarbeitung und der Sichtbarmachung der Bremer Kolonialvergangenheit und Gegenwart engagieren. Beispiele sind das „Afrika Netzwerk Bremen", „Der Elefant" oder auch die Organisation „Decolonize Bremen". Die Organisationen führen Veranstaltungen durch, organisieren Spaziergänge zu Bremens kolonialen Spuren und fordern von der Bremer Politik mehr Engagement und Nachdruck im Vorantreiben der Aufarbeitung der kolonialen Vergangenheit.

Aktueller Stand und Bewertung

Die deutsche Kolonialzeit und das bereits bestehende Erinnerungskonzept wird im aktuellen rot-grün-roten Koalitionsvertrag lediglich an einer Stelle erwähnt. In der Koalitionsvereinbarung wird auf das Fehlen eines zentralen Erinnerungsortes für die Opfer des Kolonialismus hingewiesen und auch ein grober Plan für die Etablierung eines solchen Zentrums im Nelson-Mandela-Park wird angekündigt. Die Aussage verbleibt jedoch im vagen „Wir wollen" Stil (Koalitionsvereinbarung Bremen 2019: 110). Generell ist im „Bremer Erinnerungskonzept

Kolonialismus“ durchaus der politische Wille zur Aufarbeitung zu erkennen, allerdings fehlen konkrete Taten und vor allem nachhaltige Konzepte. Auch in den Gesprächsrunden zum „Kolonialen Erbe“ sind zwar durchaus viele gute Handlungsansätze und Handlungsempfehlungen entstanden, ein konkreter Zeitplan für deren Umsetzung fehlt aber. Auch die Überprüfung der angestrebten Ziele findet nicht statt. Alles in allem wird der Großteil der Aufarbeitungsarbeit in Bremen von den zivilgesellschaftlichen und nicht von rein politischen Akteur*innen geleistet. Das Urteil von Cordula Weißköppel „Bremen tue sich mit der Aufarbeitung seiner Geschichte noch schwer“ (Bilanceri 2019) ist im Hinblick auf die politischen Akteur*innen und auch breiter Bevölkerungsschichten dementsprechend nur folgerichtig. Der Anfang der Auseinandersetzung mit der kolonialen Geschichte ist getan, der Prozess der Aufarbeitung von Bremens dunkler Vergangenheit hat allerdings gerade erst begonnen.

Literatur

Bilanceri, Serena (2019): Forscherin: Bremen muss seine Kolonialgeschichte besser aufarbeiten. In: buten un binnen am 11.08.2010. Text abrufbar unter: https://www.butenunbinnen.de/nachrichten/politik/aufarbeitung-deutscher-kolonialen-geschichte-bremen-namibia-herero-100.html (Zugriff am 19.07.2020)

Bundesregierung (2012): Deutschland hat keinen Völkermord an den Herero und Nama begangen. Menschenrechte/Antwort – 21.08.2012. Text abrufbar unter: http://webarchiv.bundestag.de/archive/2013/1212/presse/hib/2012_08/2012_367/05.html (Zugriff am 19.07.2020)

Gerling, Anne (2010): Umstrittener Name. „Karl-Peters-Straße“ bleibt. In: Weser Kurier am 07.01.2010. Text abrufbar unter: https://www.weser-kurier.de/bremen/stadtteile/stadtteile-bremen-west_artikel,-KarlPetersStrasse-bleibt-_arid,41890.html (Zugriff am 06.07.2020)

Gustafsson, Heinz (2003): Namibia, Bremen und Deutschland ein steiniger Weg zur Freundschaft. Delmenhorst: Aschenbeck & Holstein Verlag

Landesinstitut für Schule Bremen: Geschichte. Bildungsplan für die Gymnasiale Oberstufe. Text abrufbar unter: https://www.lis.bremen.de/schulqualitaet/curriculumentwicklung/bildungsplaene/sekundarbereich_ii___allgemeinbildend-16698 (Zugriff am 06.07.2020)

Spiegel (2015): Deutsche Kolonialverbrechen. Bundesregierung nennt Herero-Massaker erstmals „Völkermord“. In: Spiegel am 10.07.2015. Text abrufbar unter: https://www.spiegel.depolitik/deutschland/namibia-massaker-bundesregierung-spricht-von-voelkermord-a-1043117.html (Zugriff am 19.07.2020)

Vereinbarung zur Zusammenarbeit in einer Regierungskoalition für die 20. Wahlperiode der Bremischen Bürgerschaft 2019-2023 (2019): Text abrufbar unter: https://spd-land-bremen.de/Binaries/Binary_6302/Koalitionsvereinbarung-RGR-2019-2023-mitU-final.pdf (Zugriff am 19.07.2020)

Weser Kurier (2018): Vorreiter aus Bremen. Übersee-Museum erforscht koloniales Erbe. In: Weser Kurier am 30.7.2018. Text abrufbar unter: https://www.weser-kurier.de/bremen/bremen-stadt_artikel,-ueberseemuseum-erforscht-koloniales-erbe-_arid,1753648.html (Zugriff am 20.07.2020)

Zier, Jan (2015): Erben des Kolonialismus in Bremen: Saubere „Stadt der Kolonien“. In: taz am 15.12.2015. Text abrufbar unter: https://taz.de/Erbe-des-Kolonialismus-in-Bremen/!5257406/ (Zugriff am 19.07.2020)

19. Darstellung des globalen Südens in lokalen, historischen Publikationen

Jasper Küster & Vinzent Tschirpke

Als Teil des Themenkomplexes ‚Kolonialismus und die bremischen Häfen' galt es sich mit der Darstellung des globalen Südens in lokalen, historischen Publikationen auseinanderzusetzen. Zentral waren hierbei die Fragen, wie die Kolonialgebiete und deren Einwohner:innen dargestellt wurden, welchen Sinn und Zweck diese Darstellungen erfüllten und inwiefern dieses häufig rassistische und koloniale Gedankengut, auch noch in der heutigen Gesellschaft, sichtbar ist. Der Kolonialismus entstand nicht nur aus christlichen Missionierungsgedanken, imperialistischem Machtstreben und wirtschaftlichen Interessen europäischer Händler:innen, sondern auch aufgrund der vermeintlichen Überlegenheit der ‚weißen Rasse' (Conrad 2015). Auf theoretischer Ebene entspringt dieser Gedanke der Idee des Sozialdarwinismus. Jener geht von einer Übertragung des von Charles Darwin entwickelten Modell des „Survival of the fittest" auf die menschliche Sphäre aus. Im Gegensatz zu Darwins Leitsatz, welcher ins Deutsche übersetzt das „Überleben der am besten angepasstesten" heißt, wird hier jedoch von einem Überleben der Stärkeren ausgegangen. Der:Die weiße Europäer:in nimmt sich selber also als höher entwickelt wahr (Lausberg, 2020). In der kolonialen und später nationalsozialistischen Rassenlehre und Propaganda war in diesem Zusammenhang häufig die Sprache vom sogenannten Herrenmenschen. Die Kolonialmächte nehmen sich als Spitze der Zivilisation wahr und sehen sich in der Pflicht die – aus ihrer Perspektive – rückständigen Völker des globalen Südens zivilisatorisch zu heben (Conrad, 2015).

Das Brinkmann-Mosaik in der Bahnhofshalle

Diese Einstellung, vor allem in Bezug auf die Bevölkerung der deutschen Kolonien in Afrika, spiegelt sich auch in ihrer Repräsentation in Werbung, Reiseberichten und Fotografien wider. Ein prominentes Beispiel hierfür ist das Mosaik in der Bremer Bahnhofshalle. Das 1957 als Werbung der Brinkmann Tabak AG entstandene Bild zeigt ein Ensemble von Szenen aus den deutschen Kolonien sowie aus Bremen. Unverkennbar ist, dass Bremen sich im Zentrum und die Abbildungen der Kolonien an den Rändern des dreiteiligen Bildes befinden. Der Tenor ist also eindeutig: Die Welt ist unterteilt in das Zentrum Europa bzw. hier Deutschland und den Kolonien als Peripherie. Die Herabstufung des nicht europäischen Lebens lässt sich auch aus der Darstellung der abgebildeten Menschen ablesen. Die Personen, welche der Repräsentation der kolonialen Bevölkerung dienen, werden exotisiert dargestellt. Durch bestimmte Details wie Kopfschmuck und Lendenschurz wird eine Andersartigkeit unterstrichen und auf eine vermeintliche „Wildheit" der Abgebildeten verwiesen. Der Matrose im Zentrum des Bildes ist vergleichsweise fortschrittlich gekleidet, was sich etwa an seinen Schuhen festmachen lässt. Alle anderen Personen sind barfuß. Die Idee der Überlegenheit Europas wird zudem durch die Abbildung unterschiedlicher technischer Innovationen verstärkt. Die fortschrittlichen Europäer:innen verfügen über moderne Technik wie Kräne und Dampfschiffe, während in den Kolonien noch per Hand gearbeitet und Tiere zum Transport genutzt werden. Der stark rassistische Eindruck des Mosaiks verstärkt sich bei der näheren Auseinandersetzung mit seinem

Stifter Herrmann Ritter, seiner Zeit Besitzer der Brinkmann Tabak AG. Ritter war Verfechter des kolonialen Gedankens und setzte sich für eine Rekolonialisierung der ehemaligen deutschen Gebiete ein. Zudem war er Mitglied in der NSDAP und förderndes Mitglied der SS. Der Brinkmann Konzern war als kriegswichtiger Betrieb an der Ausbeutung von Zwangsarbeiter:innen während der NS Zeit beteiligt (Wolschner, 2012/Schirrmeister, 2020).

Völkerschauen

Als weiteres Beispiel lassen sich die sogenannten Völkerschauen heranziehen. Bei den Völkerschauen handelte es sich um zirkusähnliche Darbietungen auf Jahrmärkten oder in Zoos (Mergenthaler 2005). In diesen Schauen traten keine Tiere oder Gaukler, sondern Menschen auf, die dem rassistischen Bild des rückständigen und wilden Ureinwohners der deutschen Kolonien entsprachen. Egal ob im Tierpark Hagenbeck (Mergenthaler, 2005) oder auf dem Bremer Freimarkt (Mamzer et. al. 2016), das Prinzip war stets das Gleiche. Auch hier lag das Hauptaugenmerk auf der Sichtbarmachung einer vermeintlichen Unterlegenheit bzw. Wildheit der Akteure:innen. Oft wurde hierfür z. B. mit dem Motiv des Kannibalismus gespielt. Durch Verklärung ganzer Bevölkerungsgruppen zu ‚menschenessenden Barbaren' manifestierte sich das Bild des zivilisatorisch fortgeschrittenen, weißen Menschen (Gehringer, 2018). Ein wichtiges Werkzeug für diesen Zweck war zudem die Sexualisierung des weiblichen Körpers. Afrikanische Frauen wurden beispielsweise wie im Fall der Khoi Saartjie Baartman zur „Hottentotten Venus" stilisiert und standen symbolisch für eine primitive Erotik und Sexualität, welche im starken Kontrast zur Sittlichkeit und Monogamie des damaligen gesellschaftlich konstruierten Idealbild der europäischen Frau stand (Oltmer, 2 2007).

Im Zuge der aktuellen Debatte um das koloniale Erbe des globalen Nordens, ausgelöst durch die ‚Black Lives Matter' Proteste, steht vor allem Hagenbecks Tierpark in Hamburg unter starker Kritik. Hagenbeck gilt nicht nur als Erfinder des modernen Zoos, sondern ist auch maßgeblich für den Erfolg der Völkerschauen verantwortlich (Mergenthaler 2005). In seinem Tierpark in Hamburg Stellingen sowie auf Reisen durch das gesamte Kaiserreich, erfreute sich dieses menschenverachtende Schauspiel großer Beliebtheit und verhalf Hagenbeck zu großem Wohlstand. Das Eingangstor des Zoos zieren bis heute rassistische Abbildungen einer solchen Völkerschau (Schellen 2020). Zusammenfassend lässt sich also sagen, dass die Darstellung des globalen Südens in der Kolonialzeit und teilweise darüber hinaus stets ein abwertender Charakter innewohnte. Die zumeist weißen Betrachter:innen sollten sich erhaben fühlen und die sogenannte zivilisatorische Mission gerechtfertigt werden.

Umgang mit dem Völkermord an Heroro und Nama

Um die Darstellung des globalen Südens in der heutigen Zeit weiter beurteilen zu können, ist es zudem wichtig auch das eigene Umfeld zu reflektieren: So leben wir als Bürger:in in Deutschland in einem Land, das sich immer noch weigert Reparationszahlungen an die Vertreter:innen der Herero und Nama zu zahlen. Diese warten bislang vergeblich auf Reparationszahlungen sowie eine offizielle Entschuldigung oder Anerkennung der deutschen Regierung des Genozids an ihrer Bevölkerung (Starzmann 2020). Hierbei geht es den Herero und Nama nicht primär um finanzielle Forderungen, sondern vielmehr um eine offizielle Stellungnahme und Aufarbeitung dieser Verbrechen.

Trotz des offiziellen Ergebnisses des Whittaker Reports der UNO, bei den begangenen Verbrechen handle es sich nachweislich um einen Genozid, bittet die deutsche Regierung weiterhin nur „um Vergebung“, statt sich aktiv an der Aufklärung, Entschuldigung und Aufarbeitung ihres kolonialen Erbes zu beteiligen (Starzmann 2020). Die hanebüchene Begründung: Es sei rechtlich nicht möglich, ein Delikt vor dem Holocaust als Verbrechen gegen die Menschlichkeit zu definieren.
Neben der unbestrittenen Provokation und Empathielosigkeit gegenüber den Hinterbliebenen lassen sich hierin auch weitere theoretische Muster erkennen. So erfolgt eine mangelnde koloniale Aufarbeitung auch auf Grund des Modernitätsnarrativs. Dieses wird häufig verwendet, um Verbrechen gegen die Menschlichkeit in Relation mit vermeintlichen technischen Fortschritten zu setzen. So werden Genozide wie in Namibia mit einer Stabilisierung der Infrastruktur vor Ort relativiert, menschenunwürdige Verbrechen so legitimieren zu können (Marmer 2013: 29). Eine konstruktive Aufarbeitung des kolonialen Erbes wird auf diese Art und Weise mit der vermeintlichen Annahme blockiert, dass ja „nicht alles schlecht“ gewesen sei. Zudem wird auch ein starker Eurozentrismus deutlich, in dem die Rolle der weißen Europäer:innen in den Mittelpunkt gerückt wird und bleibt (Sales Prado 2020). Handlungen werden wie im Modernitätsnarrativ beschrieben, nur anhand des Empfinden, Nutzen oder Vorstellungen der weißen Europäer:innen beurteilt. Eine konstruktive Aufarbeitung, die sich vor allem mit dem Leid, Schaden und Entmenschlichung der Opfer befasst, rückt erneut in den Hintergrund (Sales Prado 2020).

Und zuletzt werden koloniale, rassistische oder stereotyp-bedingte Herabwürdigungen mit Beispielen von „positivem“ Rassismus abgeschwächt. Dieser ist auch heute allgegenwärtig und bezeichnet zum Beispiel „Komplimente“, die sich vor allem an PoC wenden und diese auch Vorurteile reproduzieren, auch wenn sie vermeintlich „gut gemeint“ sein sollen (Sales Prado 2020). Um die Darstellungen des globalen Südens, die Aufarbeitung der eigenen kolonialen Vergangenheit und die Reproduktion rassistischer Verhaltensweisen auch heute konstruktiv zu reflektieren, spielen die genannten theoretischen Grundlagen eine wichtige Rolle.

Literatur

Conrad, Sebastian (2011): Deutsche Kolonialgeschichte, C.H. Beck, Munich.

Gehringer, Thomas (2018): Kannibalen Gucken. In: Der Tagesspiegel vom 28.09.2018. Text abrufbar unter: https://www.tagesspiegel.de/gesellschaft/medien/arte-doku-ueber-menschen-zooskannibalen-gucken/23128658.html (Zugriff am 22.07.2020)

Lausberg, Michael (2020): Deutsche Kolonialpolitik in Afrika. Hamburg. VDK

Mamzer, Anna/Schöck-Quinteros, Eva/Witkowski, Mareike (Hrsg.) (2016): Bremen –Eine Stadt der Kolonien? Bremen: Universität Bremen.

Marmer, Elina (2013): Rassismus in deutschen Schulbüchern am Beispiel von Afrikabildern. In: ZEP: Zeitschrift für internationale Bildungsforschung und Entwicklungspädagogik

Mergenthaler, V (2011): Völkerschau – Kannibalismus – Fremdenlegion. Berlin, Boston: De Gruyter

Oltmer, Thorsten (2007): Die Hottentotten-Venus. In: Der Spiegel vom 22.05.2007. Text abrufbar unter: https://www.spiegel.de/spiegelgeschichte/a-484301.html (Zugriff am 22.07.2020)

Sales Prado, Simon (2020): Gewalt wird nicht Thematisiert. In: taz – Die Tageszeitung vom 17.07.2020. Text abrufbar unter: https://taz.de/Kolonialismus-in-Schulbuechern/!5694899/ (Zugriff am 23.07.2020)

Schirrmeister, Benno (2020): Kolonial entgleist. taz – Die Tageszeitung. Text abrufbar unter: https://taz.de/!5695870/ (Zugriff am 22.07.2020)

Schellen, Petra (2020): Der Rassismus-Vorwurf ist absurd. In: taz - Die Tageszeitung vom 01.07.2020. Text abrufbar unter: https://taz.de/Streit-um-Giraffenskulptur-bei-Hagenbeck/!5694439/ (Zugriff am 22.07.2020)

Starzmann, Maresi (2020): Deutschlands koloniale Schuld und der Kampf um Wiedergutmachung. In: Jacobin Magazin. Text abrufbar unter: https://jacobin.de/artikel/deutschland-kolonialismusnama-herero-reparationen/ (Zugriff am 27.07.2020)

Wolschner, Klaus (2012): Tabak Profite mit Zwangsarbeit. taz – Die Tageszeitung vom 30.08.2012. Text abrufbar unter: https://taz.de/Brinkmann-und-Bremen/!5085169/ Zugriff am 22.07.2020)

Autor*innenverzeichnis

Maike Bockwoldt studiert im Bachelor Grundschullehramt auf Deutsch, Sachunterricht und Mathe an der Universität Bremen.

Sebastian Botzem ist Politökonom, Wissenschaftler und Autor und forscht zu Veränderungen des globalen Finanzwesens und der Immobilienwirtschaft. Er war an verschiedenen Instituten und Universitäten beschäftigt, zuletzt an der Universität Bremen.

Jonas Brinkmann studiert im Master Politikwissenschaften und Mathematik an der Universität Bremen.

Patrick Brix studiert im Bachelor Politikwissenschaft an der Universität Bremen und hat sieben Jahre mit Blick auf den Hamburger Hafen gelebt.

Paul Ditter studiert im Bachelor Politikwissenschaft an der Universität Bremen.

Marc Dremel studiert im Bachelor Politikwissenschaft an der Universität Bremen. Geboren im Bremer Norden und aufgewachsen im direkten Einzugsgebiet des ehemaligen Werftgeländes, waren der Bremer Vulkan und damit einhergehend auch der Hafen schon immer bedeutsame Themen im familiären Umfeld.

Timo Gentes studiert im Master Politikwissenschaft an der Universität Bremen und beschäftigt sich dabei mit klima- und umweltpolitischen Themen. Den Bachelor absolvierte er in Berlin an der Freien Universität, wo er auch als studentischer Mitarbeiter am Institut für ökologische Wirtschaftsforschung (IÖW) tätig war.

Moritz Gohlke studiert im Master Politikwissenschaft an der Universität Bremen.

Christine Hedde - von Westernhagen studiert im Bachelor Politikwissenschaft an der Universität Bremen.

Jan Jathe studiert im Master Politikwissenschaft an der Universität Bremen und beschäftigt sich dabei vor allem mit politökonomischen Fragestellungen. Den Bachelor absolvierte er in Politik und Wirtschaft an der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster.

Franziska Jung studiert im Master Politikwissenschaft an der Universität Bremen.

Katherina Kenanidou studiert im Master Politikwissenschaft an der Universität Bremen.

Jasper Küster studiert im Bachelor Politikwissenschaft an der Universität Bremen.

Moritz Lucas studiert im Master Geoinformatik an der Universität Osnabrück und hat zuvor seinen Bachelor in Geographie an der Universität Bremen abgeschlossen. Außerdem interessiert er sich für städtebauliche Entwicklungen. Im Rahmen eines Exkursionsmoduls konnte er die Entwicklungen in Bremen-Nord ebenfalls vor Ort beobachten.

Isabel Lüders studiert im Master Stadt- und Regionalentwicklung an der Universität Bremen und hat ihren Bachelorabschluss in Politikwissenschaften.

Sebastian Möller ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Ökonomie der Cusanus Hochschule für Gesellschaftsgestaltung und assoziiertes Mitglied des Instituts für Interkulturelle und Internationale Studien (InIIS) an der Universität Bremen. Zuvor war er wissenschaftlicher Mitarbeiter am InIIS und am Institut für Politikwissenschaft sowie Dozent des Hafenseminars.

Luca Orlando studiert im Bachelor Geographie an der Universität Bremen und interessiert sich für städtebauliche Entwicklungen. Im Rahmen eines Exkursionsmoduls konnte er die Entwicklungen in Bremen-Nord ebenfalls vor Ort beobachten

Paul Plogmann studiert im Bachelor Politikwissenschaft an der Universität Bremen.

Noemi Reckels studiert im Master Stadt- und Regionalentwicklung an der Universität Bremen und interessiert sich für die Revitalisierung von brachliegenden Hafenarealen.

Jule Rump studiert im Bachelor Grundschullehramt auf Deutsch, Sachunterricht und Mathe an der Universität Bremen.

Thorben Sander studiert im Bachelor Geographie an der Universität Bremen und interessiert sich für städtebauliche Entwicklungen. In seiner Bachelorarbeit hat er sich mit der Entwicklung und dem aktuellen Stand des sozialen Wohnungsbaus in Bremen beschäftigt.

Seher Sarigül studiert im Bachelor Bildungswissenschaften des Primar- und Elementarbereichs an der Universität Bremen.

Vinzent Tschirpke studiert im Bachelor Politikwissenschaft und Kommunikations- und Medienwissenschaft an der Universität Bremen.

Die Working-Paper-Reihe des Instituts für Politikwissenschaft ermöglicht die Veröffentlichung von herausragenden studentischen Arbeiten, Seminarergebnissen oder hochschul- und fachdidaktischen Beiträgen, welche im Rahmen von Lehrveranstaltungen des Instituts für Politikwissenschaft entstanden sind. Die Working Paper können auf breitgefächerte politikwissenschaftliche Themen von theoretischen, empirischen, interdisziplinären und/oder didaktischen Perspektiven Bezug nehmen.

*Die Working Papers können von Studierenden, Lehrenden, oder von Studierenden und Lehrenden gemeinsam abgefasst werden. Die Begutachtung der Papiere erfolgt durch fachlich kompetente Wissenschaftler*innen des Instituts für Politikwissenschaft und gewährt somit ihre wissenschaftliche Qualität.*

Die Working Paper werden auf der Website des Instituts für Politikwissenschaft (https://www.uni-bremen.de/ipw/) veröffentlicht. Für weitere Informationen steht Dr. Caterina Bonora (cbonora@uni-bremen.de), Geschäftsführerin des Instituts für Politikwissenschaft, gerne zur Verfügung.

Impressum

Herausgeber: Institut für Politikwissenschaft (IPW)
Fachbereich 08 – Sozialwissenschaften
Bibliothekstraße 1, 28334 Bremen

Redaktion: Sebastian Möller, Caterina Bonora, Jan Jathe, Timo Gentes

Cover und Gestaltung der Innenseiten: Andreea Hopinca

Ausgabe: Nr. 1, Januar 2021